

# **BOKN KOMMUNE**

## Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma

### **Innkalling**

**Møtedato:** 23.01.2018

**Møtestad:** Møterom 1. etg. - Boknatun

**Møtetid:** Kl. 17:00

Den som har lovleg forfall, eller er uggild i nokon av sakene, må melda frå så snart råd er, tlf. 52 75 25 00, slik at varamedlem kan bli innkalla. Varamedlemer møter etter nærmere innkalling.

Dokument som ikkje er tilsende, kan du få kopi av på Boknatun. Dokument som ikkje er offentlege, vil bli utleverte i møtet. Dersom medlemene på førehand ønskjer å gjøre seg kjent med innhalDET i desse dokumenta, er dei tilgjengelege på rådhuset.

**Bokn kommune**  
Boknatun 16. januar 2018

Sigmund Alvestad  
leiar

---

Ingrid Sofie Rundhaug  
sekretær

## **Sakliste**

<b>Sak nr.</b>	<b>Saktittel</b>
001/18	Godkjenning av innkalling
002/18	Godkjenning av møteprotokoll
003/18	Samarbeidsavtale mellom Karmøy kommune, Bokn kommune og NAV Rogaland.
004/18	IKT verktøy i skolen
005/18	SAKSREMLEGG – 1. GANGSBEHANDLING – PLAN 201702 – E39 AREKRYSET

# **BOKN KOMMUNE**

## **Sakspapir**

<b>Styre, utval, komite m.m.</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr</b>
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	23.01.2018	001/18

<b>Saksansv.</b> Gro Sørensen	<b>Arkiv K1 - 033</b>	<b>Arkivsaknr</b> 18/18
-------------------------------	-----------------------	-------------------------

### **Godkjenning av innkalling**

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemmede	23.01.2018	002/18

Saksansv. Gro Sørensen	Arkiv K1 - 033	Arkivsaknr 18/18
------------------------	----------------	------------------

### Godkjenning av møteprotokoll

#### Vedlegg:

Dok.nr              Tittel på vedlegg  
16.01.2018        Protokoll - Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemmede - 28.11.2017

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Seniørråd/råd for eldre og funksjonshemmede	23.01.2018	003/18
Formannskapet	23.01.2018	007/18
Kommunestyret		

Saksansv. Ingrid Sofie Rundhaug	Arkiv K1 - 026, K2 - F00	Arkivsaknr 18/16
---------------------------------	--------------------------	------------------

### Samarbeidsavtale mellom Karmøy kommune, Bokn kommune og NAV Rogaland.

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Rådmannen anbefaler at kommunestyre godkjenner vertskommuneavtalen etter §28 om NAV mellom Karmøy kommune, Bokn kommune og NAV Rogaland.

#### Kva saka gjeld:

#### Bakgrunn for saka:

NAV Rogaland tok sommeren 2017 kontakt med Karmøy kommune og Bokn kommune for å undersøke mulighetene for at de tre partene kunne inngå en samarbeidsavtale med den hensikt at de to kommunene fikk felles NAV-tjenester, både på det kommunale og statlige tjenesteområdet. Bakgrunnen for forespørseren var at det ved NAV Bokn var endringer i forhold til driftsituasjonen, noe som medførte NAV Rogaland ønsket å vurdere om det var grunnlag for en alternativ organisering for innbyggerne i Bokn. I utgangspunktet tenkte en et samarbeid organisert gjennom en vertskommunemodell § 28 i kommuneloven, hvor Karmøy kommune som vertskommune og Bokn kommune som samarbeidskommune, men en ville også være åpen for andre innspill i prosessen.>

#### Saksutgreiing:

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe bestående av representanter fra ledelsen fra de to kommunene, NAV Rogaland, NAV Karmøy, NAV Bokn, kommunal tillitsvalgt og statlig tillitsvalg. Arbeidsgruppen har hatt 5 møter for å utarbeide forslag til vertskommuneavtale.

Formålet med samarbeidet er å sikre effektive tjenester, god og bred kompetanse, stabilitet og kvalitet i tjenestetilbudet og økt rettsikkerhet.

Alle tjenester på det statlige tjenesteområdet vil bli utført av NAV Karmøy for begge kommuner. På det kommunale tjenesteområdet vil følgje tjenester bli gitt til innbyggerne i begge kommuner;

- Sosialstønad, opplysning, råd og veiledning
- Bostøtte/husbanken
- Økonomisk rådgivning
- Gjeldsrådgivning
- Akutt bolig, midlertidig bolig

Bokn kommune bosetter pr i dag ikke flyktninger etter introduksjonsloven. Skulle dette endre seg

skal det avklares med vertskommunen om denne tjenesten skal ligge i NAV Karmøy for Bokn kommune.

Begge kommunene skal ha den samme satsen for sosialhjelp.

Bokn kommune dekker kostnadene til sosialstønader til innbyggerne i Bokn og kostnadene vil bli fakturert kvartalsvis/årlig. I tillegg finansierer Bokn kommune 0,6 årsverk for å dekke kostnadene med de kommunale tjenestene som blir gitt til innbyggerne i Bokn.

NAV Rogaland vil overføre den statlige budsjettildelingen som tidligere gikk til NAV Bokn til NAV Karmøy.

NAV-leder Karmøy vil være NAV tjenestens øverste myndighet innenfor vertskapskommunesamarbeidet. Konsekvensen av dette er bl.a at NAV leder ikke kan overprøves når det gjelder faglige spørsmål innenfor lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen. Avtalen skal evalueres fortrinnsvis etter ett år, men ikke senere enn etter to år.

Under forutsetning av at avtalen blir vedtatt av kommunestyre og NAV Rogaland vil den tre i kraft fra 01.04.2018 og kan sies opp med ett års varsel.

**Vurdering:**

**Vedlegg:**

Dok.nr	Tittel på vedlegg
15.01.2018	Vertskommuneavtale NAV Karmøy kommune og Bokn kommune
15.01.2018	Vertskommune Karmøy Bokn mandat revidert 28.9.2017

# SAMARBEIDSAVTALE OM NAV MELLOM KARMØY KOMMUNE, BOKN KOMMUNE OG NAV ROGALAND

---

Avtalen bygger på vedtak i kommunestyrene om å organisere NAV i Karmøy og Bokn etter kommuneloven sine regler om administrativt vertskommunesamarbeid, jf. Kommuneloven § 28.

## *1. Deltakere i samarbeidet*

Kommunene Karmøy og Bokn skal ha felles NAV-tjenester etter kommuneloven § 28, administrativt vertskommunesamarbeid. Karmøy kommune er vertskommune. Bokn kommune er samarbeidskommune

## *2. Formål*

Formålet med samarbeidet er å sikre en felles NAV tjeneste som:

- Er en forsvarlig god og effektiv tjeneste som tilfredsstiller de til enhver tid gjeldende krav
- Sikrer god og bred kompetanse
- Sikrer stabilitet og kvalitet i tjenestetilbudet
- Bidrar til aktivt forebyggende arbeid også i nær kontakt med andre instanser, også i samarbeidskommunen med kontaktmøter, innenfor lovens rammer
- Økt rettssikkerhet

Samarbeidet skal utføre de oppgavene kommunene har, jfr Lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen, gjeldsordningsloven, og skal ha myndighet til å treffe vedtak med hjemmel i disse lovene.

Dette fratar ikke kommunene deres ansvar for å jobbe forebyggende og i tverrfaglig samhandling ut fra tjenstlige behov.

## *3. Oppgaver og myndighet som legges til vertskommunen*

Karmøy kommune forplikter seg gjennom avtalen og etter delegert myndighet fra Bokn kommune til å utføre oppgaver Bokn kommune har innenfor følgende områder:

- Sosialstønad, opplysning, råd og veiledning
- Bostøtte/husbanken
- Økonomisk rådgivning
- Gjeldsrådgivning
- Akutt bolig, midlertidig bolig

Begge kommuner skal ha samme kommunale tjenester inn i et felles kontor. Begge kommuner følger samme satser for sosialhjelp.

Hvis det blir aktuelt for Bokn kommune og ta imot flyktninger etter introduksjonsloven skal det avklares med vertskommunen om denne tjenesten skal ligge i NAV-kontoret.

Folkevalgte organer i vertskommunen har ikke instruksjons- eller omgjøringsmyndighet i.h.h.t. gitte delegasjoner fra samarbeidskommunen.

#### *4. Delegering av myndighet*

Rådmannen i samarbeidskommunen delegerer myndighet etter overnevnte områder til rådmannen i vertskommunen i samsvar med kommunelovens § 28.

#### *5. Organisering*

NAV-tjenesten for Bokn kommune blir i sin helhet organisert av vertskommunen; Karmøy kommune. Bokn kommune sine innbyggere vil betjenes fra NAV Karmøy. Tilbudet som gis må være likt for innbyggerne i begge kommuner. Individuelle tilpasninger vil bli foretatt etter behov.

Vertskommuneavtalen innebærer at innbyggere i Bokn som har aktivitetsplikt vil kunne få krav om oppmøte i Karmøy.

Bokn kommune har tilgjengelig nødbolig som kan disponeres av Bokn sine innbyggere. Nødboligen kan ikke fjernes uten drøfting mellom kommunene.

#### *6. Årsbudsjett*

Forslag til årsbudsjett for kommende år skal utarbeides av leder og oversendes deltakerkommunen ved rådmannen. Fordeling av årsbudsjettets nettoutgift på den enkelte deltakerkommune skal foregå i samsvar med pkt 7. Dersom årsbudsjettet medfører endringer i antall årsverk for virksomheten skal dette fremgå eksplisitt og drøftes.

Kommunestyret i vertskommunen vedtar driftsbudsjettet.

Regnskap og årsmelding for foregående år sendes kommunene innen dato. Øvrige rapporter sendes samarbeidskommunen etter avtale.

#### *7. Økonomi og regnskap*

Alle inntekter og utgifter vedr. NAV skal føres på et separat ansvarsområde i vertskommunen. Det legges til grunn et prinsipp om at Bokn kommune betaler egne utgifter selv. Karmøy kommune krever dette inn årlig/kvartalsvis gjennom dokumentert refusjonskrav. Bokn kommune dekker også ekstraordinære utgifter som måtte oppstå knyttet til avtalen. Dersom det oppstår ekstraordinære utgifter, informeres Bokn kommune om dette fortløpende.

Bokn kommune finansierer 0,6 årsverk for å dekke kommunale tjenester. I dette er utgifter til lederressurs, merkantile oppgaver m.m. også innberegnet.

Vertskommunen vil viderefakturere samarbeidskommunen påløpte utgifter kvartalsvis. I fordelingsgrunnlaget for utgifter til deltakerkommunene inngår alle utgifter knyttet til kommunenes ansatte i tjeneste.

Dersom de økonomiske forutsetningene for avtalene endrer seg vesentlig i løpet av avtaletiden, kan hver av partene kreve avtalen reforhandlet. Vesentlige endrede økonomiske forutsetninger kan for eksempel være vesentlig endret arbeidsomfang i forhold til arbeidsomfanget på tidspunkt for avtaleinngåelse.

På statlig side vil NAV Rogalands budsjettildelinger til Bokn overføres til Karmøy.

I tillegg til denne avtalen vil det være en separat samarbeidsavtale og driftsavtale (økonomi) mellom NAV Rogaland og vertskommunen.

## **Stønader**

Utgifter til sosiale stønader, sosiale lån, kvalifiseringsprogrammet dekkes av den kommunen som er stønadsmottakers bostedskommune. NAV-kontoret fatter vedtak om stønad. Utbetaling av stønader gjøres av vertskommunen og viderefaktureres deltakerkommunen kvartalsvis.

## ***8. Rapportering og underretning***

Samarbeidet evalueres årlig innen utløpet av første kvartal. Vertskommunen avgir rapport til samarbeidskommunen på drift og antall saker. Sakene behandles i tråd med lovkrav m.h.t. offentlighet og taushetsplikt og arkiveres i vertskommunens saksbehandlersystem.

Samarbeidskommunen skal ellers orienteres fortløpende om viktige forhold knyttet til NAV kontorets drift, organisering og rapporter i forbindelse med offentlige tilsyn. Rapportering i forhold til KOSTRA foretas av vertskommunen.

## ***9. Juridisk ansvar, personal og ledelse***

NAV Karmøy skal til enhver tid avsette nødvendig personal til oppfyllelse av avtalen. Vertskommunen har arbeidsgiveransvaret for de kommunalt ansatte i NAV.

NAV-leder i Karmøy vil være NAV tjenestens øverste myndighet innenfor vertskommunesamarbeidet. Dette innebærer bl.a. at lederen ikke kan overprøves når det gjelder faglige spørsmål innenfor lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen. Karmøy kommune har ansvar for at saksbehandlingen er forsvarlig, og følger saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven og særlover. Karmøy kommune er også ansvarlig for at virksomheten skjer i tråd med offentlighetsloven, personopplysningsloven, arkivloven o.s.v.

## ***10. Informasjon til innbyggerne***

Samarbeidskommunen informerer sine innbyggere om omorganisering av NAV tjenesten så snart samarbeidsavtalen er godkjent av partene. I den løpende drift er det vertskommunens ansvar å gi publikumssrettet informasjon — også til innbyggerne i samarbeidskommunen. Videre har Karmøy kommune ansvar for å orientere Fylkesmannen i Rogaland om etablering av vertskommunesamarbeidet.

## ***11. Klage***

Fylkesmannen i Rogaland er klageinstans for vedtak som treffes etter lov om sosiale tjenester i NAV, jfr lovens §47. Administrasjonen i vertskommunen er underinstans etter forvaltningsloven § 33 annet ledd ved behandling av klager og forbereder klagesaken.

## ***12. Lovlighetskontroll, kontrollutvalg***

Lovlighetskontroll kan skje etter reglene i kommuneloven § 28h, jfr. § 59. Vertskommunens kontrollutvalg har myndighet etter kommuneloven § 77 nr. 1 overfor virksomheten, jfr. kommuneloven § 28 j.

## ***13. Iverksetting, endring, oppsigelse***

Denne avtalen gjelder fra 1.4.2018. Endring i avtalen kan gjøres dersom partene er enige. Avtalen er ikke tidsbegrenset, men kan sies opp med ett års varsel. Oppsigelse skal skje skriftlig.

## ***14. Tvister***

Tvister om virksomheten som måtte komme mellom partene skal søkes løst ved forhandlinger før den eventuelt bringes inn for de ordinære domstolene. Som verneting vedtas Haugaland tingrett.

### *15. Evaluering*

Partene er enige om at avtalen skal evalueres fortrinnsvis etter ett år, og senest innen to år etter oppstart. Evalueringen skal ta utgangspunkt i formålet med avtalen.

Dato \_\_\_\_\_

---

Karmøy kommune

---

Bokn kommune

---

NAV Rogaland

## **Utredning av vertskommunemodell for NAV Karmøy og NAV Bokn - mandat**

Bokn kommune ønsker nærmere samarbeid med Karmøy kommune når det gjelder fremtidige NAV tjenester, f.eks NAV Karmøy og Bokn med Karmøy som vertskommune.

Det settes ned en gruppe av personer for å jobbe med mulighetsbildene her. Deltakere i prosjektgruppen:

1 fra Karmøy kommune – Nora Olsen-Sund

1 fra Bokn Kommune – Jan Erik Nygaard og Ingrid Sofie Rundhaug

1 fra NAV Rogaland – Janne Sigbjørnsen Eie

1 fra NAV Karmøy – Stine Bjelland

1 fra NAV Bokn – Ragnhild Ognøy

1 kommunal tillitsvalgt – Annlaug Pedersen

1 statlig tillitsvalgt - Anne Lovise Wikre

### *Mandatforslag:*

*Gruppa skal i løpet av 2017 utarbeide kortfattet forslag til hvordan felles kontor for Karmøy og Bokn kan etableres for å betjene innbyggerne i begge de to kommunene både når det gjelder kommunale og statlige tjenestemråder. Det er særlig viktig å beskrive hvordan tjenester skal leveres til innbyggerne og hvordan ansatte kan ivaretas på en god måte. Det forutsettes at de to kontorene blir ett kontor med en fast lokasjon selv om tjenester fortsatt i noen grad skal leveres lokalt. I utgangspunktet ser partene for seg vertskommunemodellen men er likevel åpne for andre innspill.*

Revidert i prosjektgruppemøte 28.9.17.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Seniørråd/råd for eldre og funksjonshemma	23.01.2018	004/18
Formannskapet	23.01.2018	008/18
Kommunestyret		

Saksansv. Ingrid Sofie Rundhaug	Arkiv K1 - 631, K2 - A00	Arkivsaknr 18/17
---------------------------------	--------------------------	------------------

### IKT verktøy i skolen

#### Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Rådmannen støttar forslaget om ikt satsing i skulen og bevilger 780 000,- kroner i 2018 til innføringa. Vidare vil det leggast til rette for i budsjette at dei årlege kostnadene vert dekte i budsjette av ordinære budsjettmidler, men vert fordelt på ulike rammeområder.

#### Kva saka gjeld:

Bokn kommune ser behovet for å ha ei auka satsing på ikt i skulen med bl.a innføring av ikt verktøy til alle elevar og lærarar. Dette begrunnast bl.a med kravet om digitale ferdigheter som grunnleggande kompetanse i alle fag.

#### Bakgrunn for saka:

I læreplanens generelle del står det at «*opplæringa skal kvalifisere for produktiv innsats i dagens arbeidsliv, og gi grunnlag for seinare i livet å kunne gå inn i yrker som enno ikkje er skapte. Opplæringa må utvikle dei evner som trengs for spesialiserte oppgåver, og gi ein generell kompetanse som er brei nok for omspesialisering seinare i livet.*»

Med grunnskulereformen i 2006 blei digital kompetanse innført som ein grunnleggande kompetanse på lik linje med muntlige ferdigheter, å kunne lese, å kunne rekne og kunne skrive. Desse ferdighetene skal være ein del av kompetansen i alle fag og integrerast i opplæringa i alle fag. Dei grunnleggande ferdighetene vert definert som naudsynte reidskaper for læring og utvikling for eleven. Dei er samstundes ei forutsetning for at elevane skal kunne vise sin kompetanse.

Digitale ferdigheter vil seie å innhente og behandle informasjon, være kreativ og skapande med digitale ressursar, og å kommunisere og samhandle med andre i digitale omgivelsar. Det innebærer også å kunne bruke digitale ressursar hensiktsmessig og forsvarleg for å løyse praktiske oppgåver. Digitale ferdigheter innebærer også å utvikle digital dømmekraft ved å tilegne seg kunnskap og gode strategiar for nettbruk.

«*Me lev i ei verden kor teknologi blir stadig viktigare. Me førebur ikkje våre born på dagen i dag, men på morgondagen. I deira verden vil teknologi i endå større grad verte integrert i alt dei foretek seg*» (Abdul Chohan, leder for Essa Academy, England).

### **Saksutgreiing:**

Bokn skule har pr i dag ein pc ordning slik at elevane på ungdomstrinnet har ein pc til to elevar til disposisjon på skulen. På barnetrinnet er det ikkje digitale verktøy tilgjengeleg til dagleg for elevane. Skulen opplever med dette at dei ikkje klarer å innfri kravet i læreplanen om at alle elevar skal oppnå digitale ferdigheter som ein grunnleggande ferdighet i alle fag.

Digitale ferdigheter er ei viktig forutsetning for vidare læring og for aktiv deltaking i et arbeidsliv og eit samfunn i stadig endring. Den digitale utviklinga har endra mange av premissene for lesing, skriving, rekning og munnlege uttrykksformer. Digitale ferdigheter er difor ein naturleg del av grunnlaget for læringsarbeid både i og på tvers av faglege emner. Å nytte digitale verktøy i opplæringa gir moglegheiter for nye og endra læringsprosessar og arbeidsmetodar, men stiller også økte krav til dømmekraft.

Dei digitale ferdighetene er i læreplanen ytterligare delt inn fem ferdigheter. Ferdighetsområdene i digitale ferdigheter har følgande inndeling:

- Å bruke og forstå innebærer å kunne bruke og navigere på digitale ressursar i og utanfor nettverk og ivareta informasjons- og datasikkerhet.
- Finne og behandle innebærer å tilegne seg, behandle, tolke og vurdere informasjon frå datakidler, utøve kildekritikk og bruke kildehenvisning.
- Produsere og bearbeide innebærer å være kreativ og skapande med bruk av digitale ressurser.
- Kommunisere og samhandle innebærer å kunne bruke digitale ressursar for kommunikasjon og samhandling.
- Utøve digital dømmekraft innebærer å følge reglar for personvern og vise hensyn til andre på nett.

Dei fem ferdighetsområdene er igjen delt inn i nivå frå 1 til 5, og nivåa skal implementerast inn saman med kompetanseområda i dei andre faga i opplæringa i grunnskulen.

### **Effektar av nettbrett på skulenivå.**

#### **Ikt verktøy i begynnande lese- og skiveopplæring**

Barns første møte med skulen er eit møte med store forventningar til å lære. På dette tidspunktet er lærelysten og motivasjonen høg! Barn er aktive, nysgjerrige, kunnskapssøkande og utforskande av natur, og eit godt møte med skulen kan skape fundamentet for elevens neste tretten år med skulegang. Derfor er motivasjonen og skaparlysten dei entrar skulen med noko av det viktigaste å ta vare på for å bygge grunnleggande ferdigheter.

På oppdrag frå Senter for IKT i Utdanningen har Rambøll samla erfaringer frå skular som har lykkast med god metodisk implementering av digitale verktøy i lese- og skriveopplæringa. Desse skulane har innført nettbrett eller pc 1: 1 (kvar elev har eit eige digitale læringsverktøy). Her vert det vist til forskning som peikar på at skriveprosessen både vert meir systematisk og dynamisk med digitale verktøy tilgjengeleg (f. eks. Genlott, 2013, Åkerfeldt, 2014). Eit stort fleirtall av informantane i undersøkinga melder om økt opplevd læringseffekt i sine klasserom. Elevane produserer meir, har raskare progresjon og både les og skriv meir avanserte tekstar enn tidligare. Elevane får jobbe ut frå eigne forutsetningar, og er aktivt deltagande i eigen læringsprosess frå første skoledag. I tillegg vert opplevinga med den umiddelbare tilbakemeldingen frå bl.a talande tastatur ei motivator og støtte for alle elevar.

Lesing og skriving er ferdigheter som går hand i hand. Ved å jobbe med å skrive seg til lesing, opplev skulane som har tatt i bruk digitale verktøy at elevane skriv meir avanserte tekstar og har auka skriveglede. Dette gjelder særleg for gutane, då dei ikkje opplev at motorikken er til hinder for tekstproduksjon eller skriftforming.

### Motivasjon og mestring

Forskning fra bl.a England viser at elevar som har tatt i bruk nettbrett i undervisninga oppgir at dei er meir motiverte for å lære, dei synest opplæringa er meir interessant og at den foregår meir kreativt. Elevane får ei djupare læring, og dei reflekterer meir rundt det dei arbeider med, dei lærer kritisk tenking og opplever meir effektiv læring. Elevane oppgir også at dei kommuniserer meir i opplæringsformål og samhandlar meir med kvarandre. Undersøkelsar frå norske skolar viser at aktive elever som er sterkt involverte i, og medskapere av egen læringsprosess fører til auka motivasjon og mestring sjå eleven.

Med digitale verktøy styrer elevane sin eigen læringsprosess i langt større grad enn tidlegare, og dette påvirker læring og mestring på en positiv måte. Opplevelinga av å mestre er eit resultat av godt tilrettelagte utfordringer slik at kvar enkelt elev kan jobbe ut frå eigne forutsetningar. Dette bidreg til lærelyst, motivasjon og styrka sjølvfølelse. Disse faktorene legg grunnlaget for å bruke ressursane som bur i kvar elev, og for å sørge for at alle får utvikla sine kompetansar og sitt potensiale.

I klasseromssituasjonen viser forskninga at ein får ei endring kor ein går frå at elevane konsumerer kunnskap til at dei produserer kunnskap. Klasserommet vert endra til ein læringsekspedisjon der læraren ikkje serverer alle svara, men leiar elevane mot ny kunnskap. Men for å oppnå dette still det krav til at skulen klarer å ta steget vekk frå den «gammaldagse kvardagen» der læring er rein rutine, og over i ein situasjon der dei evner å designe ein læreprosess meir fleksibelt.

### Tilpassa opplæring

Alle elevar har rett på tilpassa opplæring. Undersøkinga som vart gjennomført av Rambøll viser at bruk av digitalt verktøy i den grunnleggande lese- og skriveopplæringa bidrar til at alle elevane får meir tilpassa opplæring. I tillegg vart elevar med særkilde behov som lese- og skrivevansker, dyslektikarar, elevar med konsentrasjonsvanskar og generelt umodne elevar trukke fram som ei elevgruppe som profiterer særleg på å bruke digitale læringsverktøy. Dette vert begrunna med at digitale verktøy og programvare i større grad muliggjer differensiering av undervisninga og individuell tilpassing. Dette er positivt både for dei elevane som treng meir hjelp og støtte, men også for dei flinke elevane som treng meir utfordrande og annleis oppgåver.

Vidare viste undersøkinga at gutar som gjerne har ein dårlegare og seinare utvikla finmotorikk og som synest der er vanskeleg å skrive med blyant i bruk av digitale verktøy hadde høg motivasjon for læring og skriveopplæringa gjekk lettare.

### Læraranes arbeid og undervisningspraksis

Satsing på digitale verktøy har og vist seg å ha positiv effekt for lærarane undervisning og arbeid. Undersøkingar viser at undervisninga har blitt meir målretta, strukturert og vurderingsorientert som følge av innføring og satsing på digitale verktøy sammenligna med tidlegare. Mange lærarar oppgav i Rambøll si undersøking at dei i dag har meir fokus på konkret mål og kriterier for måloppnåing og vurderingsarbeid. Lærarane opplevde at de i større grad enn tidlegare vurderer og veileder elevane og har vorte bedre på å oppfølging og praktisering av kriteriene som ligg til grunn for «*Vurdering for læring*» (VFL). Lærarane oppgav vidare i undersøkinga at bruken av digitale verktøy åpnar for og bidrar til mer variert undervisning, og at dei tek i bruk fleire undervisningsmetodar. Lærarar og skulelederer rapporterte at dei no jobba meir fristilt, kreativt og bevisst i forhold til bruk av læremidler og ressursar i undervisninga. Undervisninga blei i mindre grad lærebokstyrt, og i større grad tilpassa eit undervisningsopplegg, samt at dei og utvikla eigne læringsressursar.

Innføring av digitale verktøy gir lærarane meir effektiv bruk av undervisingstida og færre tidstuvar. Undervisninga er ikkje så papirbasert som tidlegare, og undervisningsopplegget som vert laga «droppas» no over på elevanes nettberrtt/pc. Tidstjuvane i oppstarten og under undervisningsøkter har vorte minimerte fordi elevane no arbeider meir sjølvstendig med sitt opplegg. Elevane kjem raskare i gong med sitt arbeid, dei arbeider meir aktivt og det foregår mindre lærarmonolog i undervisninga. Læraren tar ei meir veiledande rolle i forhold til elevane, gir støtte og veiledning i elevens læringsprosess og har mindre undervisning i plenum.

Skolar som har innført digitale verktøy og satsa på ikt opplever at dette og har påverknad på skolekulturen og arbeidsmiljøet for dei ansatte. Undersøkinga til Rambøll viser at lærarane opplever at det er meir delingskultur i forhold til undervisningsopplegg og metodar, og dei diskuter meir og tettare med kvarandre. Dei gir kvarandre råd og veiledning, tilbakemeldinger og bygger nettverk med andre skular som og nyttar digitale verktøy i undervisninga. Lærarane oppgir at det er spennande å arbeide på nye måtar, og at dei vert engasjert av at særleg elevane på dei første trinna lærer og får til meir enn tidlegare.

### **Suksessfaktorar**

Det vert i læreplanen veklagt at utvikling av digitale ferdigheter vert utvikla gjennom å bruke digitale ressursar. Det inneber å nytte digitale ressursar til å tilegne seg fagleg kunnskap og til å uttrykke eigen kompetanse.

Internasjonal forskning og erfaring viser overveiande positive resultater ved bruk av nettbrett i skulen. Men det vert også her presisert at implementering av digitale verktøy krev ei forståelse av korleis det skal brukast. Nettbrettet må være eit nøkkelverktøy i undervisninga, og det må sjåast på som eit reidskap for å lære. God metodisk bruk av dei ulike verktøya med fokus på auka elevaktivitet og produksjon vert særleg framheva som kriterier for å lykkast med implementering av digitale verktøy i skulen.

Skuleleiarar ved skular i Norge som har jobba med implementering av digitale verktøy i skulen understrekar at det digitale verktøyet ålene ikkje fører til endringar i undervisningspraksis (Rambæll 2016). Det er bruken og metodikken som ligg til grunn for dei gevinstane dei ser. Satsing på kompetanseheving for lærarane vert oppgitt som ei suksessfaktor i implementeringa. Digital kompetanse omfattar både ferdighetar, kunnskapar, kreativitet og holdningar når det gjeld digitale verktøy. Alle desse er naudsynte for å kunne bruke digitale verktøy på ein god måte. For å oppnår dette er det viktig at alle ansatte i fellesskap vert motivert til læring og bruk av digitale verktøy. Det vert og det vert uttrykt vidare i rapporten at det er behov for at skulen både får støtte i det tekniske knytta til implementeringa samt at det vert lagt stor vekt på støtte i læringskvardagen for lærarane. Skulen må jobbe aktivt for å endre sin undervisningspraksis, og det er naudsynt med ei strategisk satsing over tid. Dette krev systematisk og målretta innsats av alle involverte, men også tilgjengelige økonomiske ressursar for å få til eit felles løft i starten av innføringa.

Det vil vere særsviktig at nettverket i kommunen og på skulen har tilstrekkeleg kapasitet til å handtere ei større mengd einingar i nettet. Ved bruk av nettbrett skjer all kommunikasjon over trådlauast nett. Det er derfor sett av midlar til å oppgradere tal tilgangspunkt i bygget og nettverksutstyr som kan fordele trafikk og sikre eit stabilt nettverk. Det blir og bygd inn redundans slik at systemet har ei såkalla failover-løysing. Dette inneber at det er minst to like styringseininger i systemet. Det er tatt høgde for at dette utstyret kan flyttast til eit eventuelt nytt skulebygg.

### **Vurdering:**

Bokn kommune ser at det er nausynt med ei satsing på ikt i skulen for å gi elevane den opplæringa dei treng for å kunne mestre ei framtid i samfunnet og i arbeidslivet. Ei tydelig satsing på ikt i skulen vil og oppfylle kravet i læreplanen om digitale ferdigheter som ein grunnleggande kompetanse i alle fag på alle nivå for elevane. For å nå dette målet vil skulen drive strategisk skulebasert kompetanseutvikling kor skuleleiing og lærara må ta aktivt del i utviklinga. Målsettinga er å utvikle skolens samla kunnskap, holdningar og ferdigheter når det gjeld lærings, undervisning og samarbeid i bruk av digitale verktøy i skulen.

Kommunen har satt som ei målsetting at alle elevar og lærerar ved skulestart hausten 2018 får utdelt sitt eige personlege nettbrett som eit læringsverktøy som skal nyttast i skolearbeid og heimearbeid i alle fag på alle trinn. Samstundes med dette vil det bli gjennomført kompetanseheving med ekstern aktør for elevar og lærarar, samt at foreldre og vil verte inkludert.

Ei satsing på ikt i skulen vil medføre ein aukning i kostnader i innføringsåret 2018/2019.

Bokn kommune har besøkt andre kommunar på Haugalandet som har gjort ei satsing på ikt i skulen dei seinare åra, og basert på dette har ein komme fram til eit estimert overslag på kostnader knytta til ikt satsing på skulen for skuleåret 2018/2019.

Kostnaden har ei estimert ramme på om lag 880 000,- for første året. Vidare er dei årlege kostnadene frå år to (skuleåret 2019/2020) og framover dei kommande åra estimert til om lag 320 000,- Desse årlege kostnadene vil måtte leggast inn i budsjettet frå 2019, men dei vert fordelt på ulike kostnadsrammer då kostnadane inkluderer både teknisk vedlikehald, driftskostnader av teknisk utstyr og løysingar, kompetanseheving på skulen og kostander knyttat til ikt verktøy. Samtidig vil kostnader som allereie ligg i budsjettet for 2018 og vidare framover knytta til ikt i skulen trekka inn slik at reel aukning i kostnader vil vere lågare enn skissert ovanfor.

# BOKN KOMMUNE

## Sakspapir

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Forvaltningsstyre	24.01.2018	004/18
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	23.01.2018	005/18

**Saksansv. Kåre Bua** **Arkiv K2 - L12** **Arkivsaknr 17/298**

### **SAKSREMLEGG – 1. GANGSBEHANDLING – PLAN 201702 – E39 AREKRYSET**

#### **Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**

Forvaltningsstyret vedtar ved 1. gangs behandling at forslag til reguleringsplan for plan 201702 - E39 Arekryset - datert 24.01.18 legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

#### **SAKSREMSTILLING**

Norconsult har på vegne av Statens vegvesen utarbeidet forslag til privat detaljreguleringsplan for E39 Arekryset i Bokn kommune.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 13 daa. Den foreslalte arealdisponeringen er i hovedtrekkene *offentlig kjørevei med annen veggrenn, LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift (midlertidig riggområde i anleggsfasen)* samt et lite område for bruk og vern av sjø og vassdrag.

#### **Beskrivelse av de eksisterende forhold og planens hovedtema:**

Planområdet er for det meste tidligere regulert gjennom plan for *E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå*. Området består i dag av E39, en mindre kommunal vei parallelt med E39, samt ubebygd LNFR-areal med noe beitealand og strandsone.

Planforslaget omfatter arealer som ligger innenfor reguleringsplan 201404, godkjent 01.12.15. Planen innebærer omdisponering av noe beiteareal.

Det overordnede formålet med planen er å utvide E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss, i forbindelse med anleggelse av Rogfast–tunnel mellom Randaberg og Bokn kommuner. Planen for utvidelsen av E39 med kryss skal legge til rette for å bedre fremkommelighet for anleggstrafikk. Dagens Arevegen er for smal og kronglete for anleggstrafikk, og hensynet til freda kulturminner hindrer utvidelse av denne veien.

I gjeldende reguleringsplan er eksisterende Arevegen mot Arsvågen lagt inn som rigg- og anleggsområde. I planbeskrivelsen er følgende sagt om rigg- og anleggsområdet: «Sideareal til vegen er inkludert i rigg- og anleggsområdet for å få tilstrekkelig og hensiktsmessig areal til anleggsgjennomføringen. Frem til avkjøring til Laupland hytteområde, er det satt av areal til både anleggsvei og lokalvei, samt planskilt kryssing mellom disse. Lokalteien kan gis et midlertidig kryss med dagens E39.»

I forbindelse med utbygging av E39 Rogfast skal et stort masseoverskudd plasseres i utfyllingsområder. Plan 201608 *Detaljregulering for tverrlag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen* krever deponering av tunnelmasser. Områderegulering – plan 201502 *Rogfast Områderegulering Arsvågen Næringsområde* – legger til rette for utfylling av 2,2 millioner m<sup>3</sup> i sjøen utenfor Arsvågen. Masser fra hovedtunnel-løpet skal fraktes via tverrlagstunnelen og til deponiområder. Noe av disse massene skal fraktes ut av planområdet nordover på E39 mot Knarholmen. Disse massene vil ikke benytte seg av nytt kryss ved Arevegen. Det er hovedsakelig anleggstrafikk til riggområde for hovedtunnelutløpet (Laupeland) som skal benytte seg av nytt kryss, i tillegg til privatbilisme.

Videre er det planlagt å føre anleggsvann i byggeperioden, samt innlekkasjenvann og renset vaskevann i permanent situasjon, i en overvannsledning fra tunnelen og ut sjøen ved Arekrysset. Planen legger derfor også til rette for at ledningen kan følge veitraseen (Arevegen), krysse E39 og gå ut i sjøen. Det søkes om egen tillatelse til dette tiltaket etter forurensningsloven. Planforslaget tar derfor kun for seg vurderinger fram til eiendomsgrense i sjø. Det er lagt inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene om at arkeologiske undersøkelser i sjø, samt utredning av naturmiljø i sjø, skal foreligge før tiltak i sjø kan igangsettes.

Det vises forøvrig til den vedlagte planbeskrivelsen.

#### **Overordnede planer:**

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er som *LNFR* med henholdsvis rød og gul støysone langs E39. I sjøen er området avsatt til *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone*. Like nord for planområdet er det i sjø avsatt et område med formål *fiske*.

#### **Tilgrensende reguleringsplaner:**

Planforslaget vil erstatte deler av reguleringsplan 201404 *E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå*.

Det er ingen direkte tilgrensende reguleringsplaner, men i området rundt Arsvågen er det andre reguleringsplaner og områderegulering tilknyttet utbygging av Rogfast, nevnt over.

#### **Teknisk plan - vann- og avløp:**

Det skal utarbeides en teknisk plan som godkjennes av Bokn kommune før igangsetting. Planen legger til rette for en overvannsledning langs Arevegen, via nytt kryss til sjø, med kummer hver 80. meter.

#### **Planens konsekvenser for barn og unge:**

Det er ikke registrert viktige målpunkt for barn og unge innenfor planområdet.

Tiltaket vurderes ikke å gi spesielle konsekvenser for barn og unge. Området er ubebygd og består av

to eksisterende veier som skal knyttes sammen med et kryss. Planområdet omfatter fra før ikke lekeplasser, skoler, barnehager eller andre funksjoner som er rettet mot barn. Gjeldende reguleringsplaner og planforslag legger ikke opp til tilrettelegging for barn og unges opphold. Universell utforming ivaretar alle aldersgrupper, inkludert barn og unge.

Vi viser for øvrig til trafikksikkerhetsplanen og rekkefølgekrav i planbestemmelsene for å sikre trygg trafikkavvikling i området. Dette kan innebære redusert hastighet i området, noe som i seg selv er positivt.

**Planens konsekvenser for naturmangfoldet:**

Med unntak av arealene mellom E39 og sjøen, er området avsatt som midlertidig rigg- og anleggsområde i gjeldende reguleringsplan.

Planforslaget omfatter et mindre areal med overflatedyrka jord på 3,3 daa, som brukes som beite. Plankrav sikrer at mye av området tilbakeføres til landbruksareal etter ferdigstillelse. Jordbruksarealet vil reduseres med ca. 1 daa.

**Planens innhold i et folkehelseperspektiv**

Plan- og bygningslovens § 3-1 omhandler oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planlegging etter loven. Listen over oppgavene er omfattende. I et eget punkt er det formulert at planleggingen skal «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet»

Foreliggende plan er vurdert i forhold til dette punktet og teknisk sjef vurderer det slik at planens innhold ikke vil innebære negative konsekvenser i forhold til å ivareta befolkningens helse, risiko for økt kriminalitet eller sosiale helseforskjeller.

**Saksbehandling:**

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens §. 12-8. Frist for merknader var satt til 05.06.17.

Det er innkommet 4 merknader til oppstart av planarbeidet.

1. Rogaland Fylkeskommune, kulturavdelingen 31.05.17
2. Fylkesmannens i Rogaland 31.05.17
3. Rogaland Fylkeskommune, regionalavdelingen 02.06.17
4. Statens vegvesen, region Vest 07.06.17

**1. Rogaland Fylkeskommune, kulturavdelingen**

Fylkesrådmannen påpeker at det i varselet ble opplyst at alle relevante dokumenter er tilgjengelige på Bokn kommunes hjemmeside, og at det ikke er tilfelle per dags dato. Det påpekes videre at det i oppstartsvarselet heter at planområdet i plan 201404 – E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå, er regulert som kjørevei og LNF - område, noe som imidlertid kun er tilfelle for deler av det varslede planområdet.

Fylkesrådmannen informerer om at det innenfor planområdet er kjent en boplass fra yngre steinalder. Boplassen er et automatisk freda kulturminne. I forbindelse med E39 Rogfast har riksantikvaren fattet vedtak om dispensasjon fra den automatiske fredningen av boplassen. Videre informerer han om to automatisk freda kulturminner like utenfor det varslede planområdet.

På bakgrunn av de automatisk fredede kulturminnene både innenfor og like utenfor varslet planområde mener fylkesrådmannen at det er stort potensial for at det kan finnes seg uregistrerte automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Fylkesrådmannen i Rogaland stiller i den forbindelse krav om at det må gjennomføres en arkeologisk registrering før det kan avgis endelig uttalelse vedrørende planarbeidets innvirkning på automatisk freda kulturminner, jf. kulturminnelovens § 9 – undersøkelsesplikten. Videre opplyses det om at kostnadene forbundet med arkeologiske registreringer må dekkes av tiltakshaver, og at kravet om registreringer kun gjelder de deler av planområdet som ikke omfattes av reguleringsplan 201404.

I og med at varselet om oppstart også omfatter areal i sjø er det også forelagt Stavanger maritime museum (SMM), som uttaler at det ikke finnes kjente kulturminner i sjø innenfor det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert.

Det opplyses om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøarealet som ønskes regulert. I den forbindelse bes det om at tiltakshaver foregger SMM planavgrensningen så fort den foreligger. SMM vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

#### Forslagsstillers kommentar:

Relevante dokumenter i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen var ved en glipp ikke lagt ut på Bokn kommunes hjemmesider. Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

De områdene innenfor plangrensen til denne planen som ikke omfatter plan 201404 , er i Bokn kommuneplan regulert som LNRF område, fiske og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

Plangrensen er kraftig redusert i forhold til varslet plangrense, og det finnes ikke lenger noen registrerte kulturminner innenfor området. Det ble lagd et notat som illustrerer sammenhengen mellom varslet plangrense, faktisk plangrense og gammel plangrense (plan 201404). Notatet ble sendt til Fylkesrådmannen, kulturavdelingen. De svarte: «I henhold til det oversendte notatet, datert 6.9.2017, er planområdet innskrenket i en slik grad at det ikke lenger vil være behov for arkeologiske registrering for å kunne avgis uttalelse vedrørende planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner ».

Stavanger Maritime museum fikk tilsendt det samme notatet angående kulturminner og ny plangrense. Notatet beskrev tiltak i sjø. Stavanger Maritime museums uttale til notatet var som følger: «Vi kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Vi kan allerede nå varsle at vi kommer til å kreve å få gjennomført marinarkæologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før vi kan gi vår fulle uttalelse til ev søknader gjennom PBL, havne og farledsloven eller forurensingsloven». På bakgrunn av denne uttalen ble det bestilt marinarkæologiske registreringer. De vil starte opp ca. mars 2018.

#### Teknisk sjefs vurdering:

Undersøkelser i sjø skal ifølge konsulent gjøres i mars 2018. Rekkefølgekrav i planbestemmelsene sikrer at disse gjennomføres før tiltak settes i gang i planområdet. For øvrig skal slike registreringer være gjort før planen godkjennes av kommunen.

#### **2. Fylkesmannen i Rogaland**

Fylkesmannen registrerer at varslet planområdet er svært stort, men forutsetter at arbeidet bare gjelder T - krysset og at det ikke skal gjøres andre inngrep.

Fylkesmannen opplyser om at det i planområdet er et område med dyrka mark. Her sier rådmannen at det må sikres i bestemmelsene at dette området blir tilbakeført til dyrka jord når bruken av anleggsveien opphører. Planarbeidet må ellers legge til rette for god landskapstilpasning.

#### Forslagsstillers kommentar:

Planområdet er redusert, arbeidet gjelder bare T - krysset. Merknaden vil sikres gjennom bestemmelsene til planen.

#### Teknisk sjefs vurdering

Planbestemmelser setter krav om tilbakeføring av jordmasser til jordbruksarealet, selv om dette vil bli redusert med ca 1 daa på grunn av vei. Overvannsledning vil legges under bakken ned mot sjøen. Utslippstillatelse gis i egen søknadsprosess etter forurensningsloven. Det er stilt rekkefølgekrav om at det skal gjøres utredning av naturmiljø i sjø før tiltak i sjø kan igangsettes.

#### **3. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen**

Fylkesrådmannen registrerer at fristen for svar er satt til under fire uker. Dette oppleves som knapt, spesielt sett på bakgrunn av mai med sine hellig - og fridager. Fylkesrådmannen har registrert at Bokn kommune har godkjent plan E39 Rogfast, detaljregulering for tverslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen, i kommunestyret 18.mai 2017. Det opplyses at vedtaket er gjort på visse vilkår, blant annet et punkt 2, hvor kommunen er svært skeptisk til et trafikkmønster, slik det beskrives i oppstartsvarselet for nytt veikryss mellom Arevegen og E39 Arekrysset. Det kommer videre frem i merknaden at Fylkesrådmannen deler kommunens skepsis, og mener at reguleringsplanvarselet kun i begrenset grad gjør rede for denne løsningen. Fylkesrådmannen påpeker også at det i varselet sies at det ikke er nødvendig med videre konsekvensutredning for løsningen. Fylkesrådmannen er ikke enig i denne vurderingen, og mener det må gjennomføres grundige analyser for i hvilken grad en blanding av anleggstrafikk og ordinær trafikk på E39 vil kunne innebære uønskede hendelser og trafikkfare.

Fylkesrådmannen skriver at det ut i fra varsel om oppstart er vanskelig å se den samlede betydningen av de foreslalte endringene, og at det derfor er vanskelig å ta stilling til eventuelle konflikter knyttet til naturmangfold, trafikksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap. Fylkesrådmannen mener derfor at disse vurderingene må gjøres når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Fylkesrådmannen påpeker at det ikke finnes ytterligere informasjon på kommunens hjemmesider, som antydet i varselet.

Til slutt vil Fylkesrådmannen varsle at blant annet manglende analyser vil kunne medføre et høyt

konfliktnivå, og minner om at planer med potensial for høyt konfliktnivå kan meldes opp til diskusjon i regionalt planforum.

**Forslagsstillers kommentar:**

Fristen for svar er satt til under fire uker når man regner inn mai sine helligdager. I plan og bygningsloven, § 12 - 8 står det «Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles». Videre står det i reguleringsplanveileder 2017 at «det bør settes en rimelig høringsfrist, for eksempel minimum 3 uker». Vi ser at 4 uker i mai måned, med så mange helligdager, kan være knapt. Det vil settes en lengre frist for svar ved høring av planforslag etter førstegangsbehandling.

Detaljreguleringen det henvises til gjelder et nytt tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen. Som en del av tidligere vedtatt Rogfast plan var det regulert ventilasjonstårn på Krågå. Fra sakspapiret 18.05.2017 står det «Av tekniske og sikkerhetsmessige årsaker har SVV konkludert med at ventilasjonstårnet heller skal plasseres på Are sørvest for moloen til Solholmen. Transporten dit skal foregå via E39 til et nytt kryss med egen avkjøringsfil ca. 0,8km nord for billettlukene. I tillegg er det planlagt hastighetsreduksjon på E 39 forbi krysset». I pkt 2 som det henvises til i merknaden står det «Bokn kommunestyre er kjent med at det i forbindelse med planene om å benytte E39 mellom Arsvågen og Knarholmen til massetransport, skal settes i gang et arbeid med utarbeidelse av reguleringsplan for ny kryssløsning mellom Arevegen og E39. Bokn kommune vil allerede nå signalisere at vi er svært skeptiske til dette prosjektet og stiller oss undrende til at SVV evt. vil godkjenne et slikt kryss på E39 for av/påkjøring av større anleggsbiler – midt i et fra før kaotisk trafikkområde med stor trafikk til og fra ferjene». Reguleringsplanen gir tilknytning for Arevegen til E39. Arevegen skal gi adkomst til forskjæringer og rigg for forskjæringer og ikke til utkjøring av masse for tunnelen. Trafikksikkerhetstiltak bør vurderes i forbindelse med entreprenørens trafikkavviklingsplan. Redusert hastighet kan være aktuell løsning.

Reguleringsplanvarselet viser angitt område for detaljreguleringen, og gjør som Fylkesrådmannen påpeker, kun i begrenset grad rede for løsningen i planen. Løsningen vil bli nærmere beskrevet ved førstegangsbehandling av planforslaget.

Det er i samråd med Bokn kommune, enighet om at planforslaget ikke skal konsekvensutredes. Trafikkutredningen skal utføres som en del planen, det samme gjelder temaene naturmangfold, trafikksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap.

Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

**Teknisk sjefs vurdering:**

Fylkeskommunens vurderinger virker å legge til grunn at tunnelmassene fra tverrslagstunnelen (ved Arsvågen) skal fraktes ut gjennom nytt planlagt kryss og videre nordover E39. Ifølge forslagsstiller er det kun mindre mengder masser som skal fraktes ut, tunnelmassene skal i all hovedsak fylles ut i sjø ved Arsvågen fergeleie og gir derfor ikke økt trafikk i krysset og på E39. Ved utkjøring fra tverrslagstunnel ved Arsvågen skal eksisterende kryss (ved fergeleie) brukes, dersom massene skal videre nordover E39 mot Knarholmen.

Teknisk sjef kan ikke se at en utbedring av krysset for å bedre adkomst for anleggsarbeidet, samt lokalbefolkning, i seg selv skal kreve en konsekvensutredning. Det er i gjeldende plan gitt adgang til en midlertidig rigg- og anleggsområde med kryss for anleggstrafikk, og det er et eksisterende kryss ved betalingsbodene ved Arsvågen fergeleie som også skal brukes. Dermed vil anleggstrafikken uansett gå på E39, uavhengig

av hvilket kryss man tar i bruk. Avkjøringsfil i nytt kryss vil bedre trafikksikkerheten for trafikk nordover, som skal inn på Arevegen fra E39. Teknisk sjef viser også til at andel tungtrafikk på E39 er svært høy, og at planlagt anleggstrafikk kun vil utgjøre en liten del av allerede eksisterende tungtrafikk.

Området er allerede avklart som midlertidig riggområde i gjeldende reguleringsplan, og spørsmål vedrørende naturmangfold, vannmiljø og friluftsliv er dermed tatt stilling til tidligere. Det er krav om utredning av naturmangfold i sjø før tiltak i sjø kan igangsettes. Det er også satt krav om ivaretakelse av matjord, samt inngjerding av beitearealet etter at midlertidig deponi er avsluttet.

#### 4. Statens vegvesen, region Vest

Statens vegvesen har ingen merknader til planen.

De innkomne merknader er vedlagt.

#### Teknisk sjefs vurdering:

Det foreliggende forslag til reguleringsplan er et ledd i gjennomføringen av Rogfast-sambandet. Teknisk sjef kan ikke se at det til nå i saksbehandlingen er avdekket forhold som skulle tilsi at planen ikke bør godkjennes og legges ut til offentlig ettersyn i den foreliggende form.

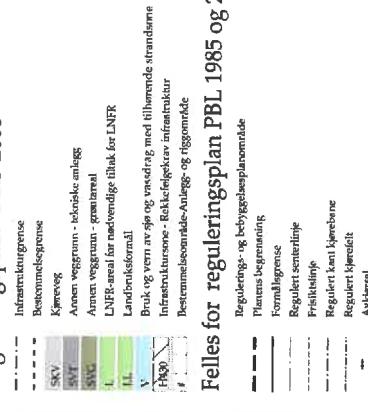
På bakgrunn av det som er sagt over, vil teknisk sjef derfor anbefale at Forvaltningsstyret ved 1.gangsbehandling vedtar at det foreliggende forslag til reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn.

#### Vedlegg:

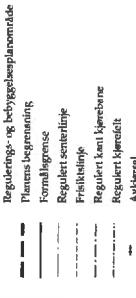
Dok.nr	Tittel på vedlegg
12.01.2018	GJELDENDE REGULERINGSPLAN
12.01.2018	PLANBESKRIVELSE
12.01.2018	PLANBESTEMMELSER
12.01.2018	PLANKART
12.01.2018	PLANSAK TIL 1. GANGS BEHANDLING - PLAN 201702 - E39 AREKRYSET
12.01.2018	SAKSREMLEGG TIL FORVALTNINGSSTYRET
12.01.2018	TRAFIKKSIKKERHETSPLAN
15.01.2018	Vedlegg til plansak Are krysset

## TEGNFORKLARING

### Reguleringsplan PBL 2008



### Felles for reguleringsplan PBL 1985 og 2008



## REGULERINGSPLAN E39 AREKRYSET

Bønne kommune

Med tilhørende reguleringsbestemmelser

SAKSBEHANDLING (FLG. PLAN- OG BYGNINGSSLOVEN)

Forslagsstiller: Statens vegvesen

1. gang behandling i Bevaringsbestyrke

Utløp: 11.06.2018

2. gang behandling i offentlig ettersyn i Helseområde

Utløp: 11.06.2018

3. gang behandling i offentlig ettersyn i idemområde

Utløp: 11.06.2018

Evt. DPA offentlig ettersyn i idemområde

Utløp: 11.06.2018

Kommunestyrets vedtak

Kunngjøring

Platen tilhører: Norconsult AS

PLANNR. TEGNNR.-SAKSBEHVN  
201702 1 gtbh AAF0



# BOKN KOMMUNE

## Bokn Kommune Planbestemmelser for Plan 201702 Detaljregulering for E39 Arekrysset.

Dato for godkjenningsvedtak: XX.XX.XXXX

Disse reguleringsbestemmelsene gjelder for det område som på kartet er vist med reguleringsgrense.

Området reguleres til følgende formål:

- I. Formål med planen**
- II. Krav til søknad om tiltak**
  - a. Tekniske planer
  - b. Landskapsplan
- III. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur**
  - a. Kjøreveg
  - b. Annen Veggrunn – teknisk anlegg
  - c. Annen veggrunn – grøntareal
- IV. Landbruks-, -natur- og friluftsformål**
  - a. LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gården ressursgrunnlagen
  - b. Landbruksformål
- V. Bruk og vern av sjø og vassdrag**
  - a. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- VI. Hensynssoner**
  - a. Rekkefølgekrav infrastruktur
- VII. Bestemmelsesområde**
  - a. Anleggs- og riggområder
- VIII. Fellesbestemmelser**
- IX. Rekkefølgebestemmelser**

## I. Formål med planen

- §1 Formålet med planen er å utvide E39 og lage et trafikksikkert T-kryss mot Arsvegen. Utvidelsen skal legge til rette for bedre fremkommelighet for anleggstrafikk.

## II. Krav til søknad om tiltak

### a. Tekniske planer

- §2 Tekniske planer skal utarbeides og inneholde detaljerte planer for terrengbehandling og landskapsforming. Planene skal redegjøre for eksisterende og nytt terrenget og vegetasjonsbruk, belysning, drenering og materialbruk. Planene skal godkjennes av Bokn kommune før igangsetting.  
Teknisk plan skal redegjøre for håndtering av overvann for anleggsperioden og driftsfasen. Det skal dimensjoneres for flom i henhold til håndbok N200.

### b. Landskapsplan

- §3 Planen skal vise terrengbehandling, kotehøyder, materialbruk, beplantning, adkomster, vannavrenning, belysning og andre faste elementer. Landskapsplanen skal vise sammenheng mellom funksjoner og opparbeidelse av tilstøtende arealer og planer. Vegetasjonen skal tilpasses de tilgrensende arealene sin karakter. Det skal legges vekt på estetikk og kvalitet ved planlegging og opparbeidelse av arealene. Planen skal godkjennes av Bokn kommune før igangsetting.

## III. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

### a. Kjøreveg (SKV)

- §4 SKV skal være offentlig veg.

### b. Annen Veggrunn – teknisk anlegg (SVT)

- §5 Innenfor områdene merket SVT, skal det etableres dråpe.

### c. Annen veggrunn – grøntareal (SVG)

- §6 Arealer regulert som annen veggrunn – grøntareal kan benyttes som areal for grøft, skråningsutslag, støyskerm/-voll, rekkverk, sikringsgjerder, støttemur, riggområde og midlertidig masselager/materialproduksjon.

## **IV. Landbruks, -natur- og friluftsformål**

- a. LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gården ressursgrunnlag (L)

§7 Området skal utvikles i henhold til kommuneplanens arealdel for slike områder. I L7 tillates det etablert overvannsledning under bakken.

- b. Landbruksformål (LL)

§8 Området skal benyttes til landbruksformål etter endt anleggsvirksomhet

## **V. Bruk og vern av sjø og vassdrag**

- a. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)

§9 Innenfor området V tillates det etablert overvannsledning under sjø.

## **VI. Hensynssoner**

- a. Rekkefølgekrav infrastruktur (H430)

§10 Det tillates etablert overvannsledning under bakken for hensynszone H430 ved L7 og V. Overvannsledningen kan ikke etableres under bakken før rekkefølgekrav vedrørende tiltak i sjø foreligger.

## **VII. Bestemmelsesområde**

- a. Anleggs- og riggområder (#1)

§11 Byggeplan skal sikre at det opprettholdes drenering av beiteområde for dyr og at matjord ivaretas og tilbakeføres. LL tillates benyttet til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasser. Etter endt utbygging, og før veganlegget åpnes, skal området revegeteres og gjerdes inn med port for tilrettelegging av beitebruk.

## **VIII. Fellesbestemmelser**

§12 Terrenginngrep.

Vegskjæringer og vegfyllinger skal beplantes med naturlig stedegen vegetasjon. Eksisterende vegetasjon skal i størst mulig grad bevares. Ved gjennomføring av veganlegget skal det utarbeides detaljerte planer for terrengbehandling og landskapsforming. Planene skal redegjøre for eksisterende og nytt terreng og

vegetasjonsbruk. Revegetering skal igangsettes så fort dette er mulig. Tilpassing til eksisterende terreng skal gjøres med avrundede overganger og god utforming både for fyllinger og skjæringer. Det skal legges særlig vekt på landskapstilpasning i områder som vender mot sjø og områder som er særlig synlige.

- §13 Plan for ytre miljø for reguleringsplan E39 ROGFAST Laupeland - Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå, skal gjelde.

## **IX. Rekkefølgebestemmelser**

- §14 Terrengbehandling/-bearbeiding skal opparbeides samtidig med veganlegg og skal være ferdigstilt senest ved åpning av veganlegget.
- §15 Før iverksetting av tiltak i henhold til overvannsledningen i sjø skal det, i samarbeid med Stavanger Maritim Museum, foretas marinarkeologiske registreringer i sjø.
- §16 Før iverksetting av tiltak i henhold til planen skal det lages en trafikkavviklingsplan av entreprenør som skal vurdere trafikksikkerheten for området.
- §17 Tiltak i sjø i forbindelse med overvannsledning fra Boknafjordtunnelen nord (E04), kan ikke skje før utredning av naturmiljø foreligger.



Bokn kommune  
Boknatunvegen 37  
  
5561 BOKN

Dato: 11.01.2018  
Saksbeh: Aage Steen Holm  
Saksnr: 17/32-2  
Løpenr: 10154/17  
Arkivkode: PLANR 201702  
Deres ref:

## SAKSREMLEGG TIL 1. GANGS BEHANDLING - PLAN 201702 - E39 AREKRYSET

Vedlagt ligger saksfremlegg og øvrige saksvedlegg for plan 201702 - E39 Arekrysset – til 1. gangsbehandling av Forvaltningsstyret 24.01.17.

Forsendelsen inneholder (vedlegg):

- 1) Saksfremlegg til Forvaltningsstyret
- 2) Planbeskrivelse
- 3) Plankart
- 4) Planbestemmelser
- 5) Gjeldende reguleringsplan
- 6) Trafikksikkerhetsplan for massetransport
- 7) Søknad om midlertidig utslipp til sjø av anleggsvann fra tunnel og riggområde

Med vennlig hilsen

Aage Steen Holm  
saksbehandler

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever derfor ingen signatur.*

Kopi til:  
Kåre Bua, Teknisk Etat, BOKN

## TRAFIKKSIKKERHETSPLAN



## Prosjekt: E39 Rogfast

Transport av tunnelmasser på E39 til Laupland og Knarholmen

Kommune: Bokn

## Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn for trafikksikkerhetsplanen .....	2
2. Oppsummering .....	2
3. Oversikt over de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene.....	3
3.1 Oversikt sør .....	3
3.2 Oversikt nord .....	4
4. Konkretisering av trafikksikkerhetstiltakene .....	5
4.1 Kryss Arsvågen.....	5
4.2 Nytt kanalisiert kryss ved Stølsvika.....	6
4.3 Veg med avkjøringsrampe til Knarholmen: .....	6

## 1. Bakgrunn for trafikksikkerhetsplanen

I forbindelse med at masser fra tverrslaget skal transporteres til Laupland og til mellomlagring ved Knarholmen via E39 har Bokn kommune i forbindelse med behandling av reguleringsplanen for «tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen», gjort et vedtak om at det skal lages egen trafikksikkerhetsplan for hele den aktuelle stekningen av E39 mellom Arsvågen og avkjøringen til deponiområdet ved Knarholmen.

Denne trafikksikkerhetsplanen skal belyse de tiltakene som er funnet nødvendig på den aktuelle strekningen for i å ivareta nødvendig trafikksikkerhet i forbindelse med massetransporten. Trafikksikkerhetsplanen skal legges fram for Bokn kommune til uttale.

## 2. Oppsummering

Denne trafikksikkerhetsplanen viser tiltak på tre steder. Det er i Arsvågen i kryss like nord for betalingsbodene, ved Stølsvika hvor det skal etableres kanalisert kryss og ved Knarholmen.

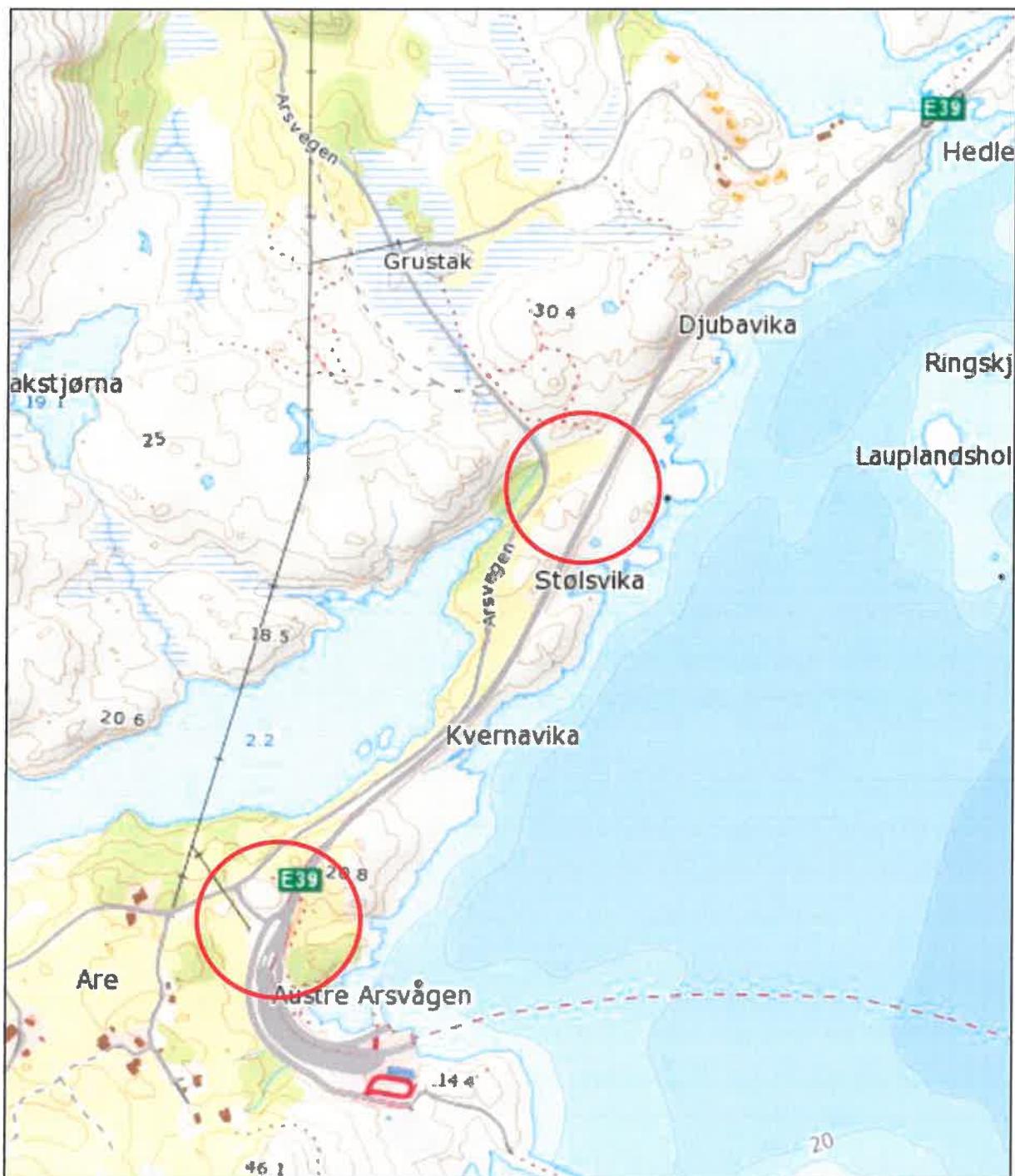
Det er ikke planlagt trafikksikkerhetstiltak på strekningene mellom disse tre krysene utover at det vil med redusert fartsgrense på strekningen fra Arsvågen til like nord for nytt kryss ved Stølsvika. Bakgrunnen for dette er en vurdering av at dagens vegstandard ikke gjør det nødvendig med ytterligere tiltak.

Tiltak som blir gjennomført er i hovedsak:

- Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika.
- Ny avkjøringsrampe ved Knarholmen.
- Nedsett fartsgrense 60 km/t.
- Ny midlertidig gang- og sykkelveg ved kryss Knarholmen.
- Sikring av gang- og sykkelkryssing over anleggsveg ved Knarholmen.
- Arbeidsvarsling og oppmerkingstiltak ved Arsvågen.
- Siktforbedrende tiltak i Arsvågen.

### 3. Oversikt over de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene

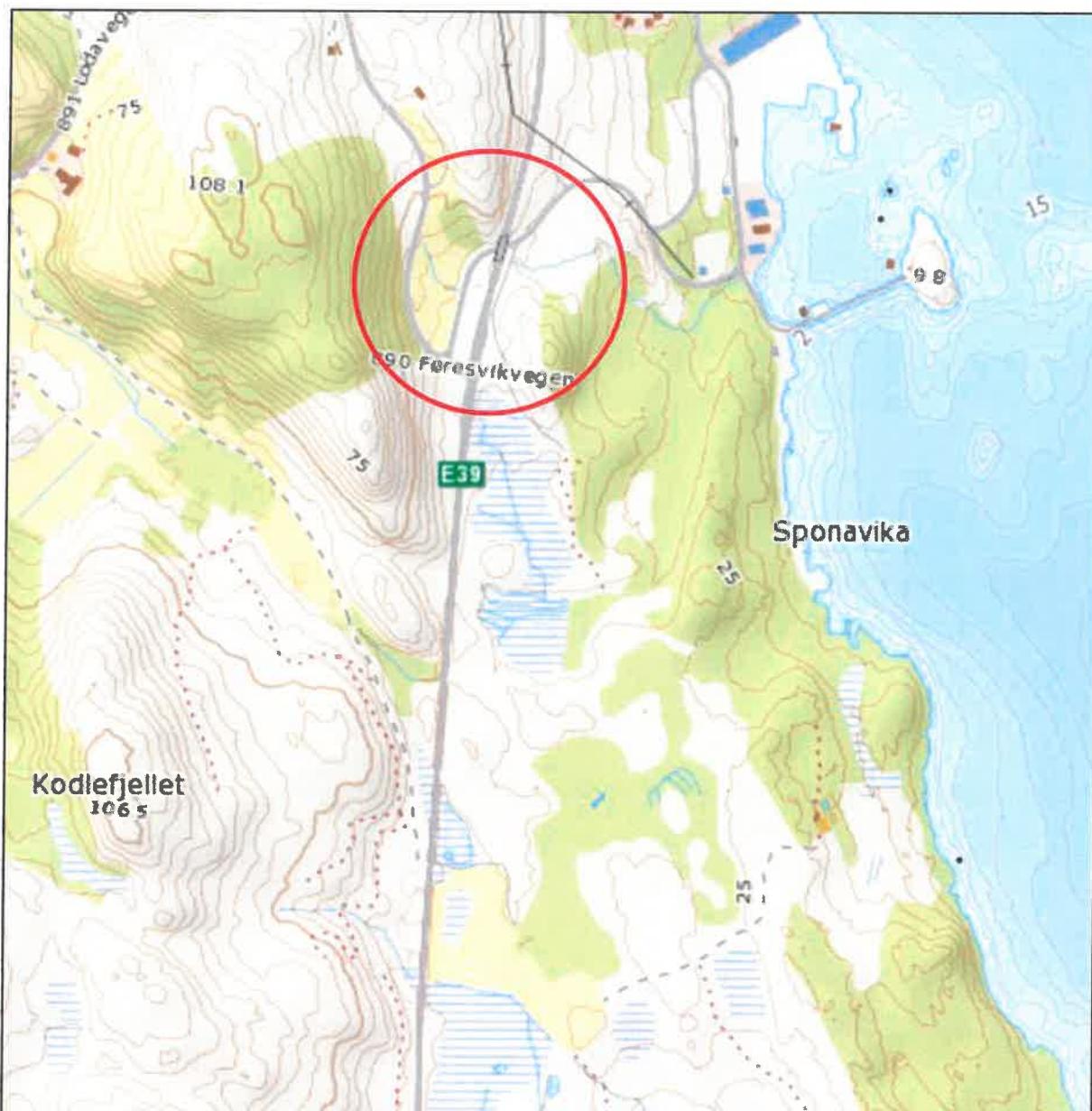
#### 3.1 Oversikt sør



Figur 1 Oversiktskart Årvågen og Stølsvika

Figur 1 viser hvor de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene vil bli gjennomført i sør. Krysset like nord for betalingsbodene ved Årvågen ferjekai blir tilpasset anleggstrafikken som kommer ut på E39. Det blir utført lettere trafikksikkerhetstiltak som skilting, ny oppmerking og utbedring av siktforhold. Ved Stølsvika litt lenger nord vil det bli etablert et nytt kanalisert vegkryss med eget felt for trafikken som skal inn til venstre på Årvågen og videre til Laupland.

### 3.2 Oversikt nord



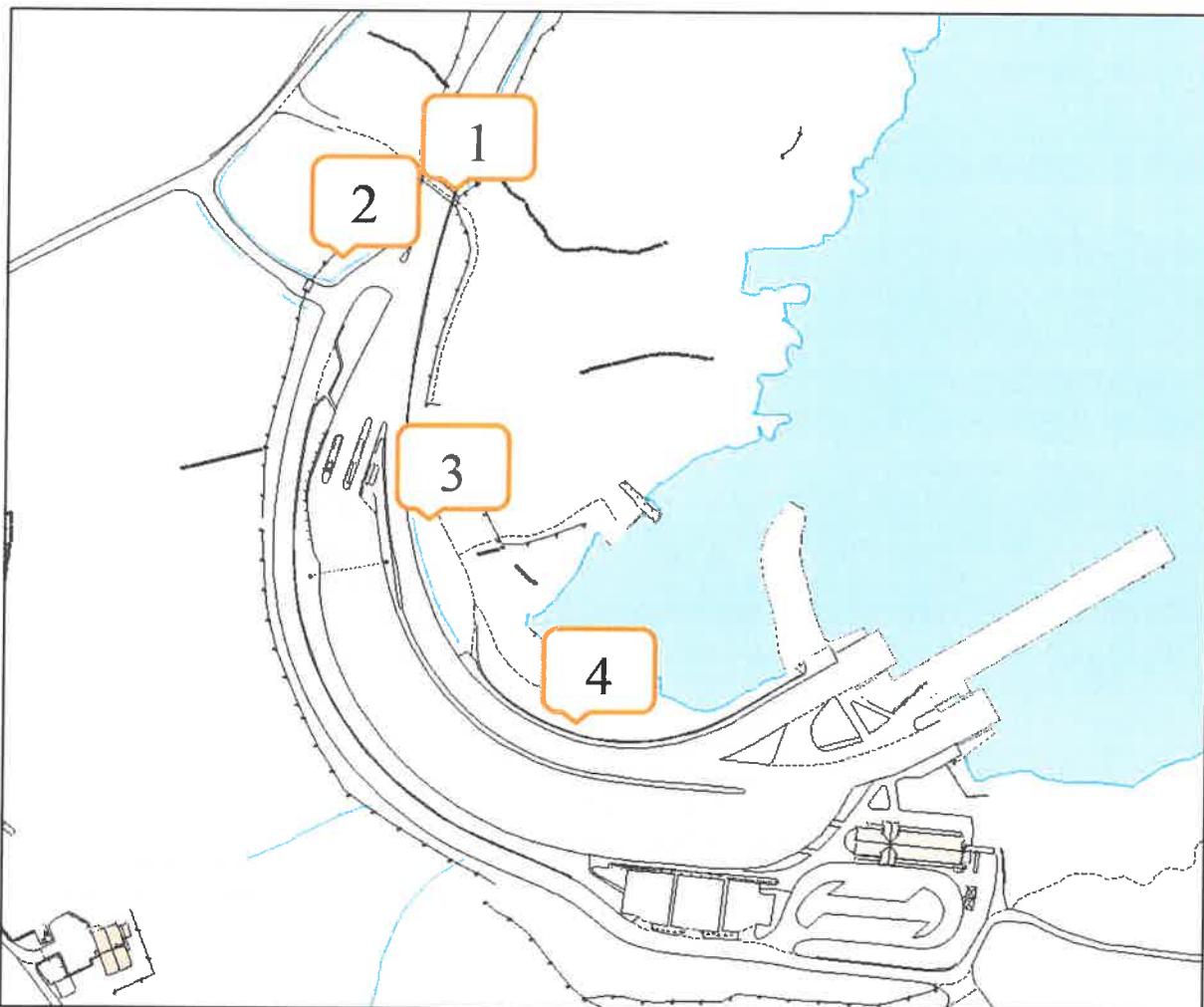
Figur 2 Oversiktskart Knarholmen

Figur 2 viser området hvor anleggstrafikken som kommer fra sør kjører av E39 for videre å temme massen i deponiområdet øst for E39 ved Knarholmen. Det vil bli utført trafikksikkerhetstiltak for de myke trafikantene som ferdes i det eksisterende kryssområdet og til- og fra busslommene der.

#### 4. Konkretisering av trafikksikkerhetstiltakene

De ulike trafikksikkerhetstiltakene er i dette kapittelet konkretisert i de tre kryssområdene som får økt trafikk i forbindelse med transport av masser fra prosjektet. Tiltakene er vist på kartutsnitt og kort beskrevet. På noen av kartene er symboler satt inn for å stedfeste de ulike tiltakene

##### 4.1 Kryss Arsvågen



Figur 3 Detaljkart - eksisterende forhold Arsvågen

1. E39: Skilt: «Sperr ikke krysset» settes opp på trafikkøy.
2. E39: Krysset merkes med sperrefelt for å unngå stans som hindrer anleggstrafikken.
3. Det settes opp skilt: «vegarbeid» og underskilt «anleggstrafikk» retning nord fra kai.
4. Det utføres skogrydding i sideterrenget retning nord fra kai for å bedre stoppsikten.

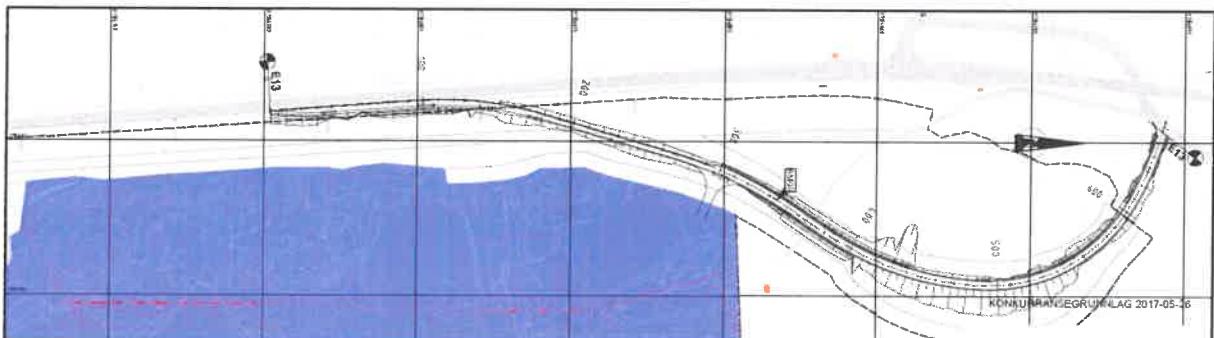
## 4.2 Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika



Figur 4 Planlagt kanalisert kryss ved Stølsvika

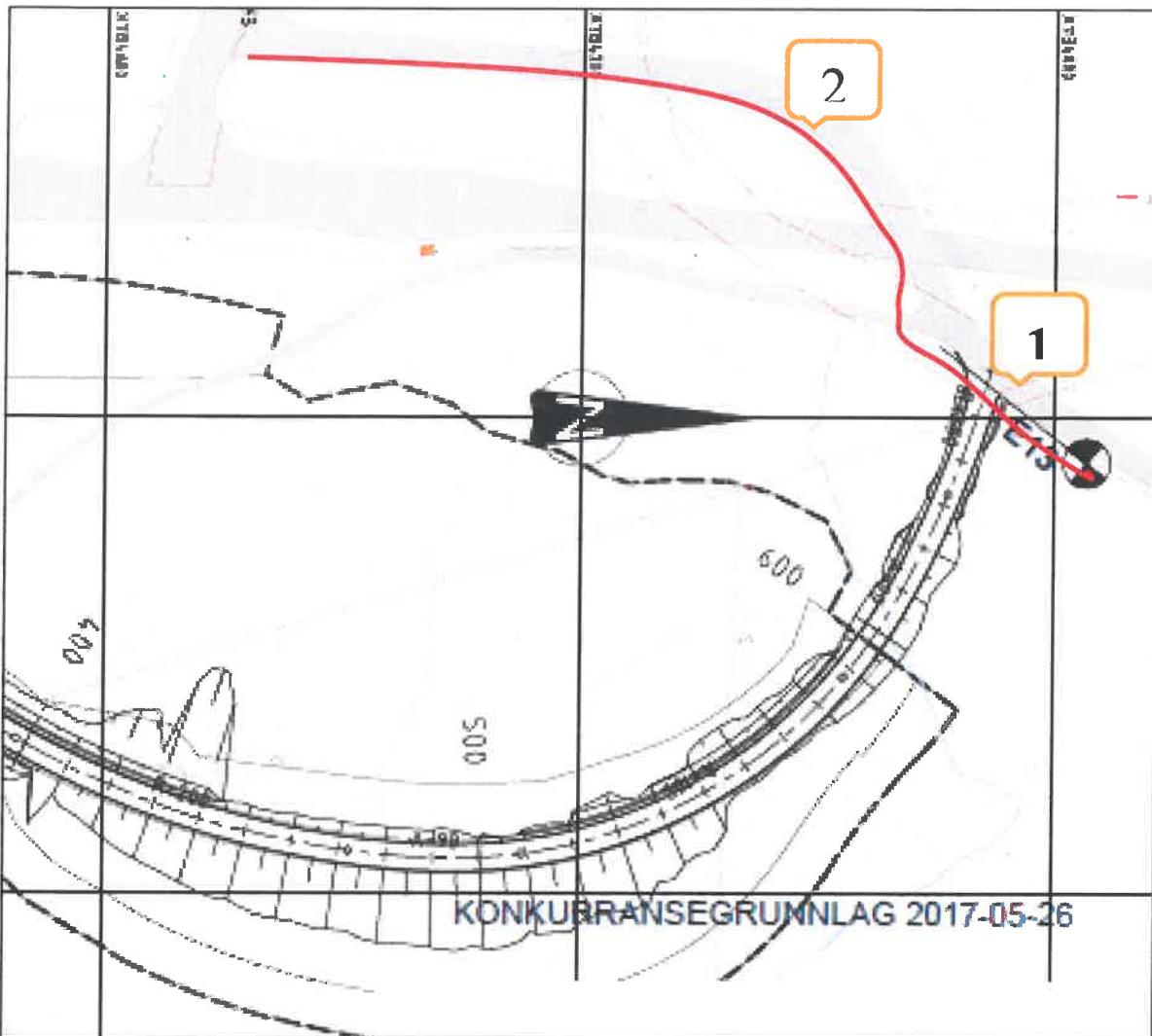
Figur 4 viser det nye planlagte krysset. Fartsgrensen på E39 vil bli satt ned til 60 km/t fra Arsvågen og nordover forbi kryssområdet for å ivareta trafikksikkerheten. Venstresvingende anleggstrafikk fra sør som skal inn på Arsvegen har eget felt slik at bakenforkjørende trafikk fra Arsvågen ikke blir hindret.

## 4.3 Veg med avkjøringsrampe til Knarholmen:



Figur 5 Planlagt avkjøringsrampe ved Knarholmen

Figur 5 viser planlagt ny avkjøringsrampe fra E39 ved Knarholmen. Anleggstrafikken fra sør vil kjøre av uten vesentlig å senke farten. Etter at massene er deponert, vil anleggskjøretøyene krysse under E39 og komme opp i eksisterende kryss på vestsiden av E39 og sørover igjen. I dette området vil det bli etablert separate løsninger for de myke trafikantene med fysisk sikring mellom gang- og sykkelveg og kjørevegen under bruа. Det vil også bli etablert en sikker fotgjengerkryssing over den nye anleggsvegen i form av et hevet gangfelt.



Figur 6 Detaljer fra kryssområdet

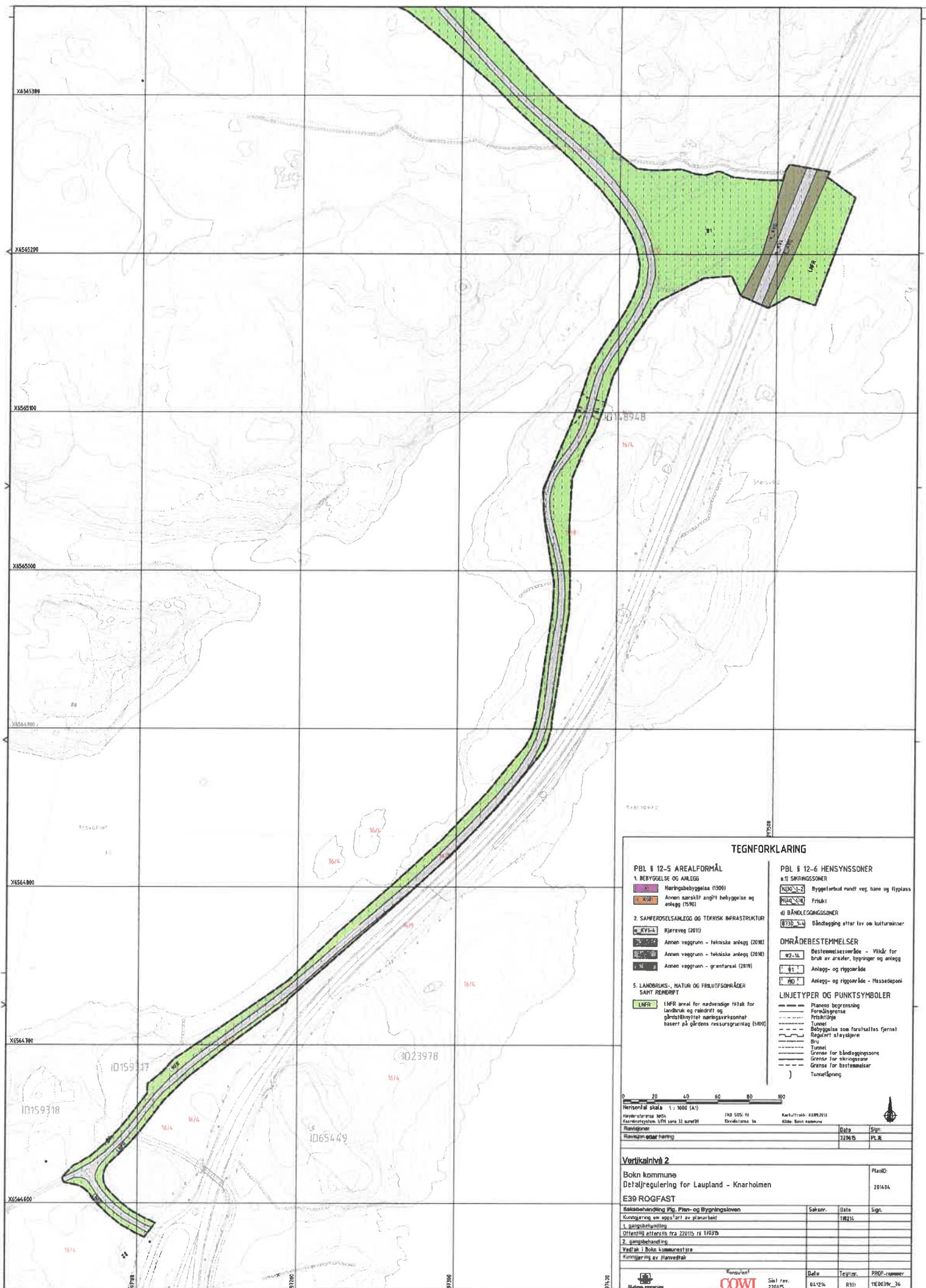
Figur 6 viser de trafikksikkerhetstiltakene som vil bli gjennomført

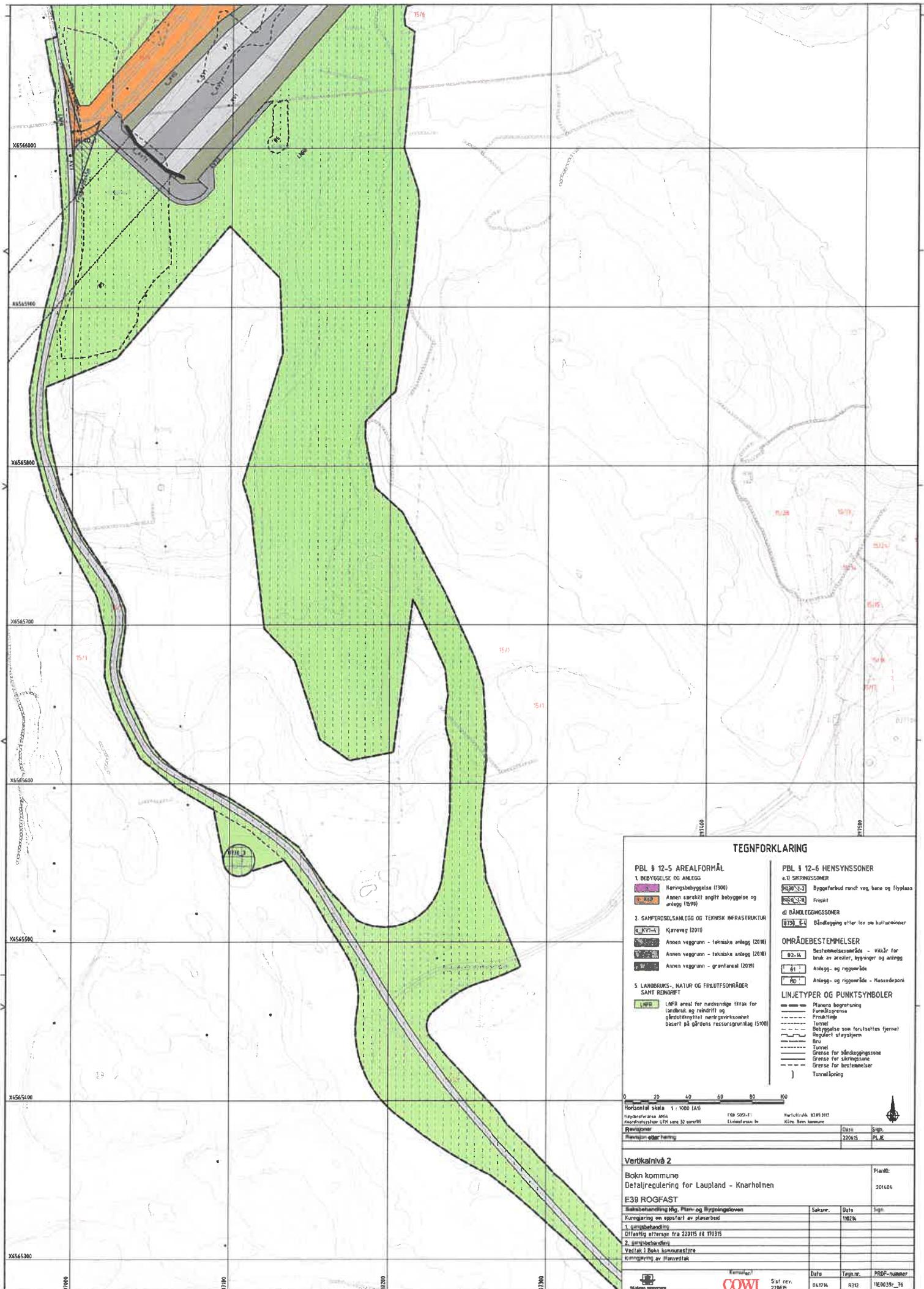
1. Midlertidig gang- sykkel rase langs eksisterende veg for gående som kommer fra sørgående busslomme eller kryssområdet og skal under bru E39. Traseen sikres fysisk med betongblokker e.l. under brua.
2. Sikker kryssing for gående over anleggsvegen (hevet gangfelt).

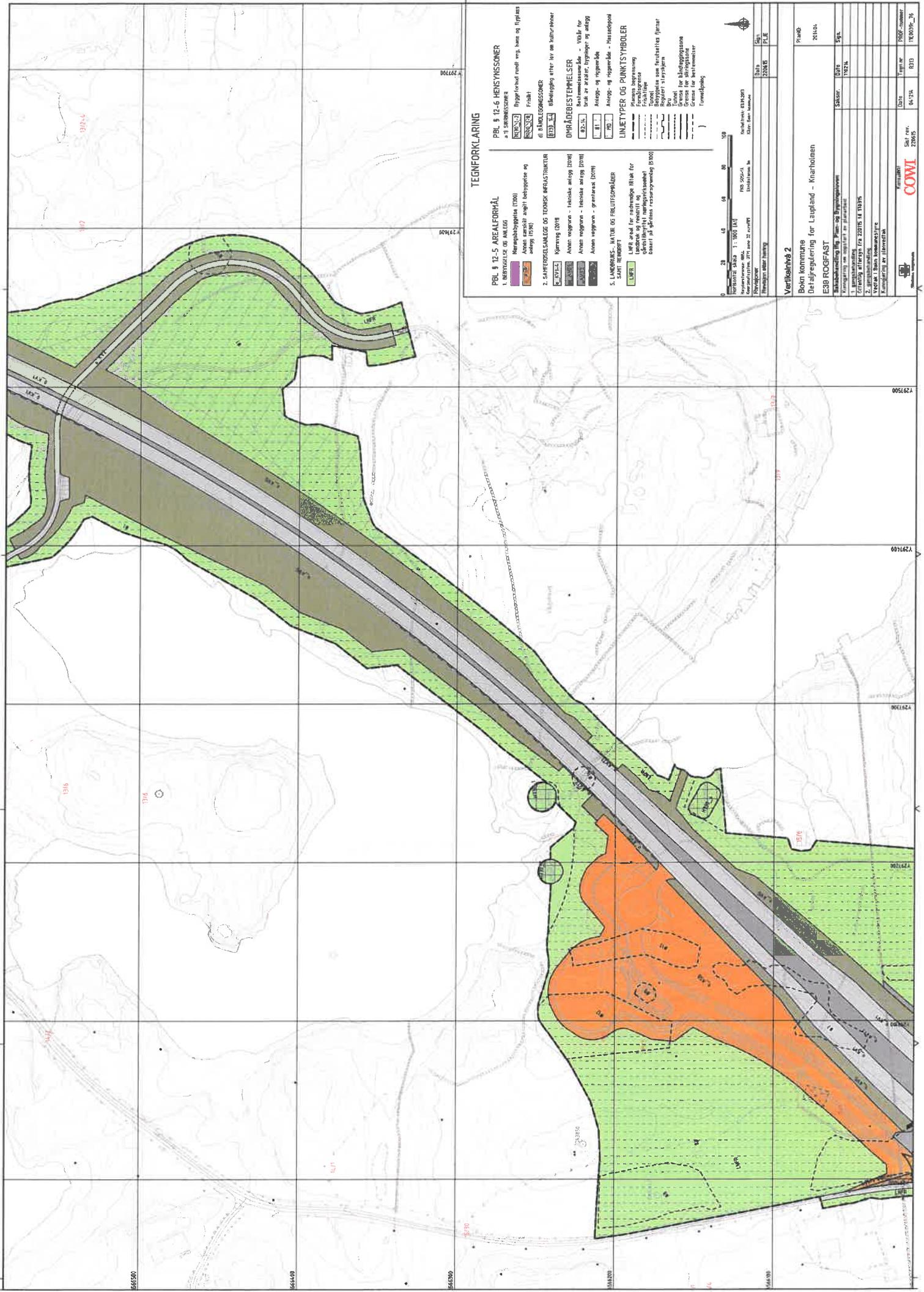
Stavanger, 05.10.2017



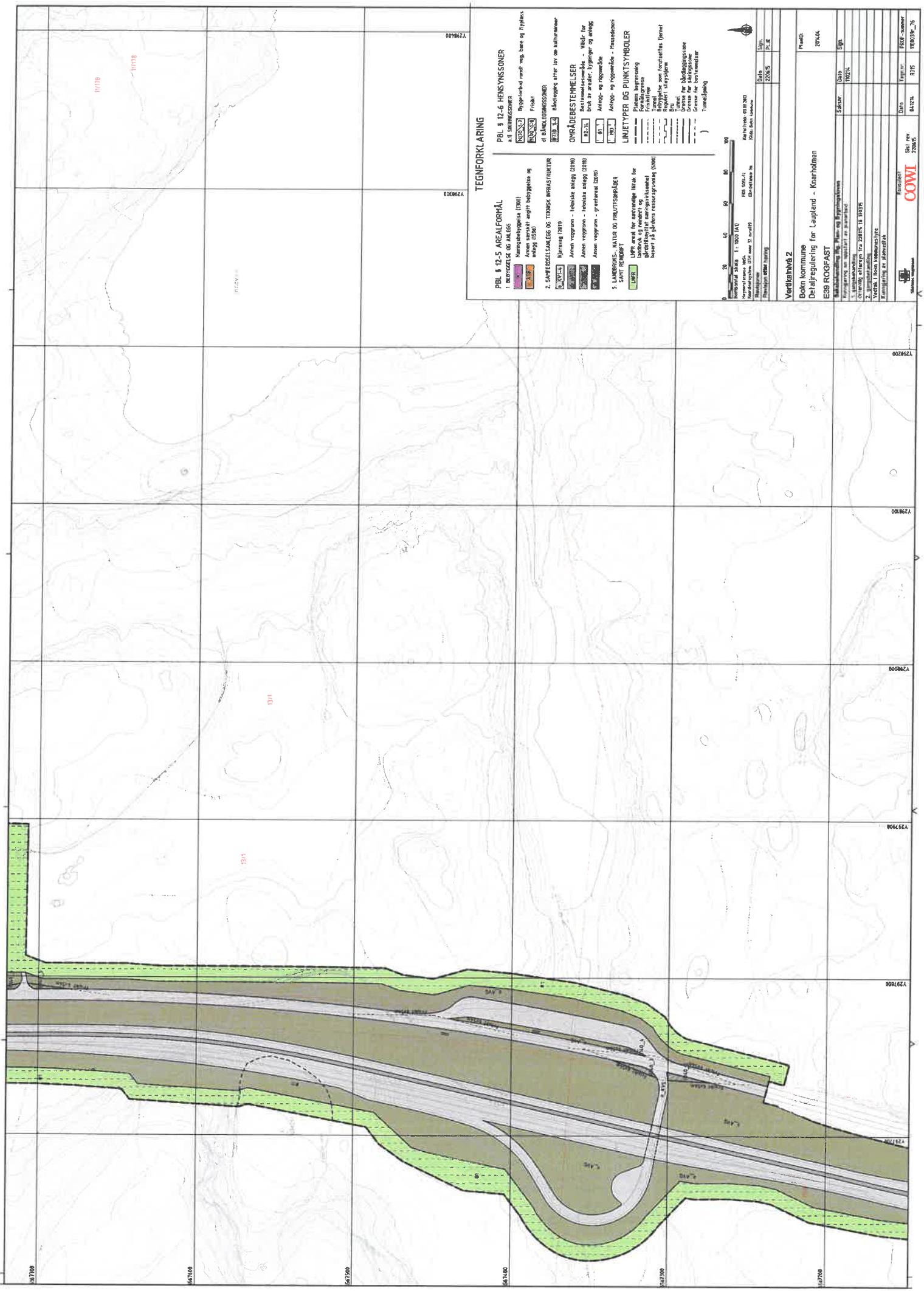
Statens vegvesen  
Region vest  
Vegavdeling Rogaland  
Postboks 43 6861 LEIKANGER  
Tlf: (+47) 22073000  
[firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

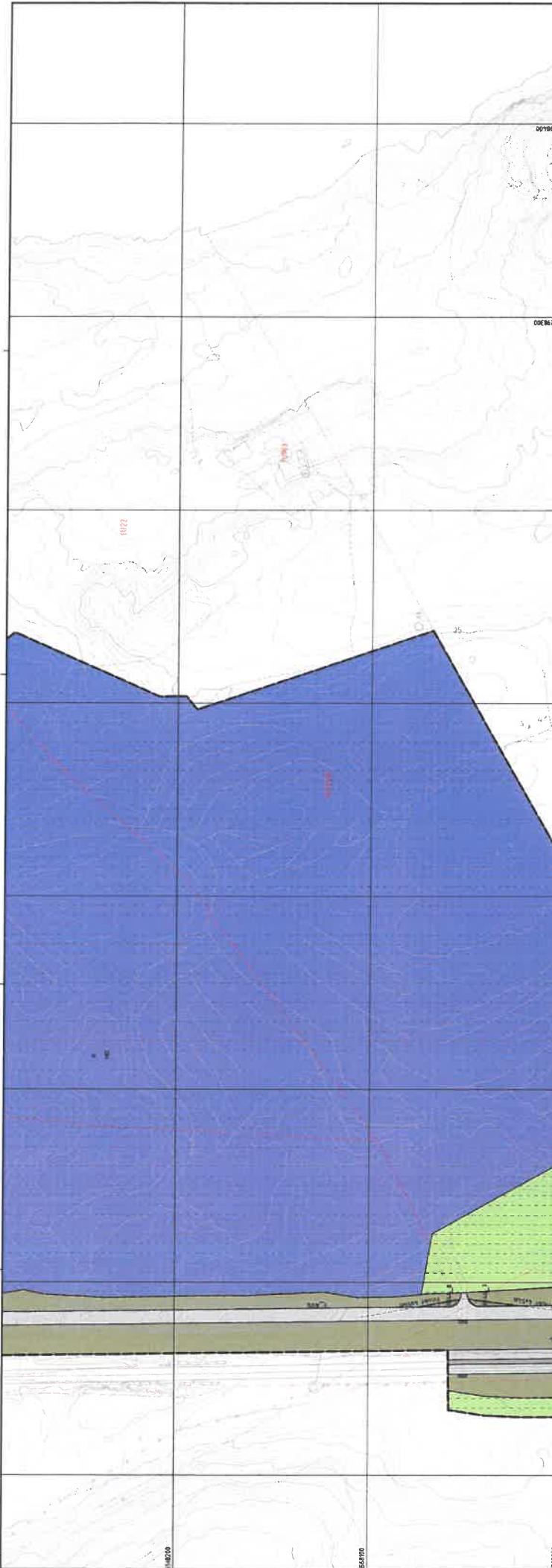












**TEGNFORKLARING**

PBL § 12-6 HENSYNNADER  
1. RENGJØRELSE OG ANLEGG  
a) SANITETSSØPPE

- Symbol:   
Beskrivelse: Innfelt med tekster og nummer

- Symbol:   
Beskrivelse: Frost

2. SANITETSSØPPE OG TERISK INFRASTRUKTUR  
a) KV-1

- Symbol:   
Beskrivelse: Bakkelegg etter lov om vannverv

3. VANN- OG AVSKOGNING

- Symbol:   
Beskrivelse: - Vinkel for bruk av vann, brygger og antipp  
Anslag av oppover- og oppoveride -  
Symbol:   
Beskrivelse: -

4. KJØKKEN- OG FRAUFTSMÅLINGER  
a) LMR

- Symbol:   
Beskrivelse: Linje som markerte tilknytning til et eksisterende vann- og avskogningsanlegg  
Bemerkning: Søppe kan ikke tilknyttes et eksisterende vann- og avskogningsanlegg  
Symbol:   
Beskrivelse: Tiltet  
Bemerkning: Grunn for tilknytning  
Symbol:   
Beskrivelse: Grunn for bestemmelser  
Bemerkning: Omkjøring

5. LANDBRUKS- OG FRAUFTSMÅLINGER  
a) SANITET

- Symbol:   
Beskrivelse: Linje som begrenser  
Symbol:   
Beskrivelse: Jordlæring  
Symbol:   
Beskrivelse: Ettersøppe  
Symbol:   
Beskrivelse: Stor  
Symbol:   
Beskrivelse: Tiltet  
Symbol:   
Beskrivelse: Grunn for bestemmelser  
Bemerkning: Grunn for bestemmelser  
Bemerkning: Omkjøring

6. LINJE-TYPER OG PUNKTSYMBOLER

- Symbol:   
Beskrivelse: Lokalvei

- Symbol:   
Beskrivelse: Nasjonalvei

- Symbol:   
Beskrivelse: Kartvei

- Symbol:   
Beskrivelse: Tidligere kartvei

- Symbol:   
Beskrivelse: Traverser

- Symbol:   
Beskrivelse: Tidsbegrenset  
Bemerkning: Kartvei

- Symbol:   
Beskrivelse: Kartvei

800862A

800862A

800862A

**Vinkelavheng** 2

Bøn Kommune	Dat tilregulering for Laupland - Knarholmen	Pr. av:
E39 ROGFAST	2011/14	
Størrelsesforhold: 1:500 (A1)	Nød-kart: 8331-2011	
Målestokk: 1 cm = 5 m	Koden: 8331-2011	
Oppmålt ved: 2011-07-26		
Bemerkninger: Ettersøppe til vannet i vannverket.		

800862A



Statens Vegvesen

# Detaljreguleringsplan for E39 Arekrysset



Oppdragsnr.: 5144240 Dokumentnr.: Versjon: 01  
2018-01-09

**Oppdragsgiver:** Statens Vegvesen  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Hans Ivar Ravn-Larsen  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Jåttåflaten 27, NO-4020 Stavanger  
**Oppdragsleder:** Jan Erik Johansson  
**Fagansvarlig:** Jan Erik Johansson  
**Andre nøkkelpersoner:** Turid Helgø, Fredrik Omdal

01	2018-01-09	Planbeskrivelse	TuHel	JeJ	KjMKu
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Sammendrag

Denne rapporten omfatter planbeskrivelse til detaljregulering av E39 Arekrysset, plan nummer 201702 i Bokn kommune.

Reguleringsplanen strekker seg fra Arsvegen i vest til E39 og Boknafjorden i øst. Planforslaget omfatter nytt T-kryss mellom Arsvegen og E39. I tillegg omfatter tiltaket et areal som vil benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasse, som skal tilbakeføres til eksisterende landskap så godt som mulig ved endt utbygging av vegtrase. Planforslaget omfatter også et areal som vil benyttes for å legge en overvannsledning fra tunnelåpningen på Bokn til utløp i sjø. Den skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjenvann og renset vaskevann i permanent tilstand.

Reguleringsarbeidet ble varslet igangsatt mai 2017, og det kom inn 4 merknader til varselet.

# Innhold

<b>1 Innledning</b>	<b>6</b>
1.1 Innledning	6
1.2 Bakgrunn for og hensikten med planen	7
1.3 Forslagstiller og plankonsulent	8
1.4 Tidligere vedtak i saken	8
1.5 Krav om konsekvensutredning?	8
<b>2 Planstatus og rammebetingelser</b>	<b>9</b>
2.1 Overordnede planer	9
2.1.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023	9
2.1.2 Regionalplan for areal og transport i Ryfylke	9
2.1.3 Fylkesdelplan for samferdsel	9
2.2 Kommuneplaner	9
2.2.1 Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024	9
2.2.2 Kommunedelplan for E39 Rogfast	9
2.3 Reguleringsplaner	10
2.3.1 Reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupland – Knarholmen	10
2.3.2 Reguleringsplan for E39 ved Knarholmen	10
2.3.3 Rogfast områderegulering for Arsvågen næringsområde	11
2.3.4 Reguleringsplan for E39 Rogfast – Tverrlag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen.	11
<b>3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold</b>	<b>12</b>
3.1 Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.	12
3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	13
3.3 Landskap	13
3.4 Kulturminner og kulturmiljø	14
3.5 Naturmiljø	15
3.6 Nærmiljø og friluftsliv	15
3.7 Landbruk	16
3.8 Teknisk infrastruktur og trafikkforhold	17
3.9 Barns interesser	18
3.10 Sosial infrastruktur	18
3.11 Grunnforhold	18

<b>4 Beskrivelse av planforslaget</b>	<b>19</b>
4.1 Generelt	19
4.2 Arealformål og arealregnskap	20
4.3 Planlagt arealbruk	21
4.3.1 Alternativvurderinger og trafikksikkerhet	21
4.3.2 Veg- og trafikklosning og utforming av veger	23
4.3.3 Rigg- og anleggsområder	23
4.4 Landskapsbilde	23
4.5 Kulturminner	24
4.6 Overvann	24
4.7 Barn og unges interesser	25
4.8 Forurensing (støy og luft)	25
4.9 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	26
<b>5 Virkninger av planforslaget</b>	<b>29</b>
5.1 Overordnede planer	29
5.2 Landskapsbilde	29
5.3 Stedets karakter	29
5.4 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi	29
5.5 Naturmangfold og vannmiljø	29
5.6 Trafikkforhold	30
5.7 Barns interesser	30
5.8 Sosial infrastruktur	31
<b>6 Innkomne innspill</b>	<b>32</b>
6.1 Merknader med forslagstillers kommentar	32
6.1.1 Kulturavdelingen Fylkesrådmannen, datert 31.05.2017	32
6.1.2 Fylkesmannen i Rogaland, datert 31.05.2017	33
6.1.3 Regionalplanavdelingen Fylkesrådmannen, datert 02.06.2017	33
6.1.4 Statens vegvesen region vest, datert 07.06.2017	34

# 1 Innledning

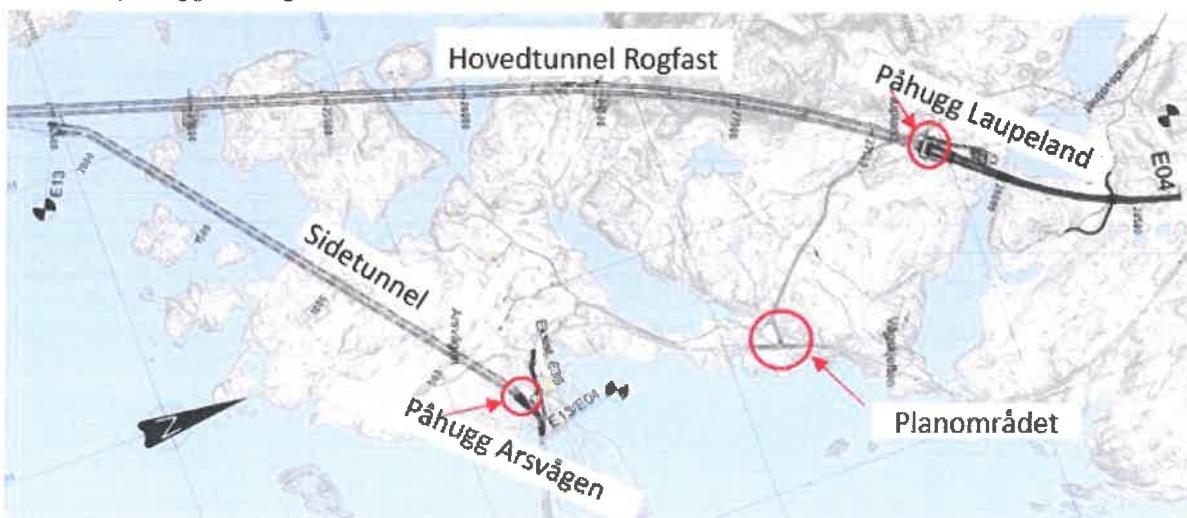
## 1.1 Innledning

Statens vegvesen Region vest (SVV) prosjekterer ny E39 i kommunene Randaberg, Kvitsøy og Bokn. E39 Rogfast inngår i fergefri forbindelse langs vestlandskysten og skal blant annet binde Nord- og Sør-Rogaland sammen. Hensikten med utbyggingen er å oppnå fergefri kryssing av Boknafjorden og å utvikle E 39 Kyststamvegen mellom Stavanger og Trondheim.

Rogfast (Rogaland fastlandsforbindelse) består av en 27 km toløps tunnel, Boknafjordtunnelen, fra Harestad til Laupland, samt en ca. 4 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Det skal være dagsoner på Kvitsøy, ved Laupland og på Harestad. Det er lagt opp til flere utfyllingsområder i sjø, blant annet ved Arsvågen i Bokn kommune.

Reguleringsplan E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå er en del av E39 Rogfast. Hensikten med planen er å legge til rette for ny E39 fra Laupland – Knarholmen. Tunnel fra kommunegrensen til Kvitsøy og ventilasjonstårn på Krågå inngår også i dette planforslaget. Når man senere i planforslaget omtaler entreprise 04/E04 er det entrepisen for en av delstrekningene på denne reguleringsplanen det henvises til. Når det videre i planbeskrivelsen skal henvises til tunnelen som kommer opp i dagen på Laupeland vil det omtales som «påhugg Laupeland».

I arbeidet med bygging av E39 ROGFAST tunnelen er det i tillegg behov for en sidetunnel (anleggstunnel). Reguleringsplan for E39 Tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen legger til rette for å etablere et ca. 2 km langt tversalg (sidetunnel) mellom hovedtunnelen for E39 og frem til Arsvågen. Dermed kan masser som skal fylles ut ved Arsvågen næringsområde kjøres direkte, og man unngår transport av masser fra Laupland via Arsvegen. Når man senere i planbeskrivelsen omtaler entreprise 13/E13 så er det entrepisen for tverrslaget og ventilasjonstårnet ved Arsvågen det henvises til. Når det videre i planbeskrivelsen skal henvises til sidetunnel for denne planen vil det omtales «påhugg Arsvågen».



Figur 1 Oversiktskart E04 og E13. Planområdet for E39 Arekrysset illustrert ved rød sirkel.

## 1.2 Bakgrunn for og hensikten med planen

I gjeldende reguleringsplan E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå er eksisterende Arsvegen, fra påhugg Laupeland mot Arsvågen, regulert som bestemmelsesområde # 1 anlegg- og riggområde. Sideareal til vegen er inkludert i rigg- og anleggsområde for å få tilstrekkelig og hensiktsmessig areal til anleggsgjennomføringen. Lokalvegen kan i gjeldende regulering gis et midlertidig kryss med dagens E39. Det var i gjeldende reguleringsplan tenkt at anleggstrafikken skulle følge Arsvegen ut til E39 (se sirkel ved Austre Arsvågen i figur 2). Dagens Arsvegen er for smal og kronglete for anleggstrafikk og må utbedres før den tas i bruk som anleggsveg. Den siste strekningen på Arsvegen, fra nytt T-kryss til billettluken, inneholder flere automatisk fredda kulturminner og egner seg derfor ikke til utvidelse av anleggsveg. I stedet blir det nå regulert et nytt permanent T-kryss mellom Arsvegen og E39. Gjennom dette krysset skal det kjøres noe masser fra Tverrlaget (påhugg Arsvågen) til påhugg Laupeland for etablering av riggområde.

Formålet med planen er å legge til rette for bedre fremkommelighet for anleggstrafikk ved å utvide E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss. Utvidelsen skal legge til rette for bedre fremkommelighet for anleggstrafikk. Det nye krysset vil føre trafikken videre ut på E39 fra Arsvegen.



Figur 2 Øverste sirkel viser området for nytt T-kryss mellom E39 og Arsvegen. Nederste sirkel viser hvor anleggstrafikken ville kommet ut på E39 ved billettluken på Arsvågen i gjeldende regulering via Arsvegen.

### **1.3 Forslagstiller og plankonsulent**

Statens vegvesen er forslagsstiller, Bokn kommune er ansvarlig planmyndighet. Planen er utarbeidet av Norconsult AS.

### **1.4 Tidlige vedtak i saken**

Detaljregulering for E39 Rogfast Laupeland Knarholmen ble vedtatt 01.12.2015.

### **1.5 Krav om konsekvensutredning?**

Basert på forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven utløser ikke detaljreguleringen krav om konsekvensutredning.

## 2 Planstatus og rammebetingelser

### 2.1 Overordnede planer

#### 2.1.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Det er en langsiktig målsetning å utvikle E39 til en fergefri, rask og effektiv forbindelse mellom Kristiansand og Trondheim. E39 Rogfast er en start på dette arbeidet og inngår i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (Meld- St. 26, 2012 – 013), med en planlagt oppstart i perioden 2014 – 2017.

E39 Rogfast inngår også i Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for samme periode (Statens vegvesen 2013a).

#### 2.1.2 Regionalplan for areal og transport i Ryfylke

E39 Rogfast inngår i regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011 – 2023, vedtatt i fylkestinget 2011.

#### 2.1.3 Fylkesdelplan for samferdsel

E39 Rogfast ligger inne i Fylkesdelplanen for samferdsel i Rogaland 2008 – 2019, vedtatt i Fylkestinget i april 2008.

### 2.2 Kommuneplaner

#### 2.2.1 Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024

Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024 ble vedtatt 17.desember 2013.

E39 og Rogfast er nevnt som en av de viktigste driverne for utviklingen på Bokn. Det er sannsynlig at tunnelen gir store vekstmuligheter, både innen nærings og stedsutvikling.

#### 2.2.2 Kommunedelplan for E39 Rogfast

I 2007 ble det lagt fram KU for E39 med tilhørende kommunedelplaner, basert på planprogram som ble fastsatt i mai 2006. Kommunedelplanene for E39 Rogfast ble vedtatt 9.2.2010.

## 2.3 Reguleringsplaner

### 2.3.1 Reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupland – Knarholmen

Reguleringsplan E39 Rogfast Laupland – Knarholmen ble vedtatt 01.12.2015. Planen innebærer fergefri kryssing av Boknafjorden og utbygging av E39 kyststamvegen. Utbyggingen vil gi en samlet reduksjon i reisetid på ca. 40 min i forhold til dagens situasjon. Reguleringsplanen gjelder tunnel og veg i dagen mellom Laupland og Knarholmen. Dette har sin bakgrunn i Statens vegvesen Vegdirektoratets beslutning om at tunnelen må bygges med slakere stigning enn tidligere forutsatt.



Figur 3 Plangrense for E39 ROGFAST stiplet i rødt, plangrense for E39 Arekrysset tegnet inn.

Store deler av planområdet for denne planen, plan 201702, ligger innenfor planområde til E39 ROGFAST Laupeland – Knarholmen. Figur 3 viser sammenhengen, hvor plangrensen for E39 Rogfast er stiplet i rødt, mens plangrensen for E39 Arekrysset er tegnet innenfor den svarte plangrensen. Hele arealet som er en del av gjeldende regulering er regulert som bestemmelsesområde # 1 anlegg og riggområde.

### 2.3.2 Reguleringsplan for E39 ved Knarholmen

Reguleringsplan for kryss for E39 ved Knarholmen, ble vedtatt 18.6.2013. Planen innebærer en ombygging av kryss til et fullverdig planskilt kryss, hvor det skal etableres fysisk midtdeler over en strekning på ca. 1,3 km. Utbyggingen vil gjennomføres som en del av E39 Rogfast. Reguleringsplan for Laupland – Knarholmen regulerer ny E39 i dagen fra tunnelportalen og frem til reguleringsplan for E39 ved Knarholmen.

### **2.3.3 Rogfast områderegulering for Arsvågen næringsområde**

I forbindelse med utbygging av E39 Rogfast skal et stort masseoverskudd plasseres i utfyllingsområder. Denne planen legger til rette for utfylling av 2,2 mill. m<sup>3</sup> i sjøen utenfor Arsvågen.

Utfyllingsområdet foreslås regulert til næringsformål. Maks høyde c+5 meter på fyllingen. Detaljert utforming av næringsbebyggelsen vil bli definert i detaljregulering når en har tatt stilling til hvilken type næring som er aktuelt her.

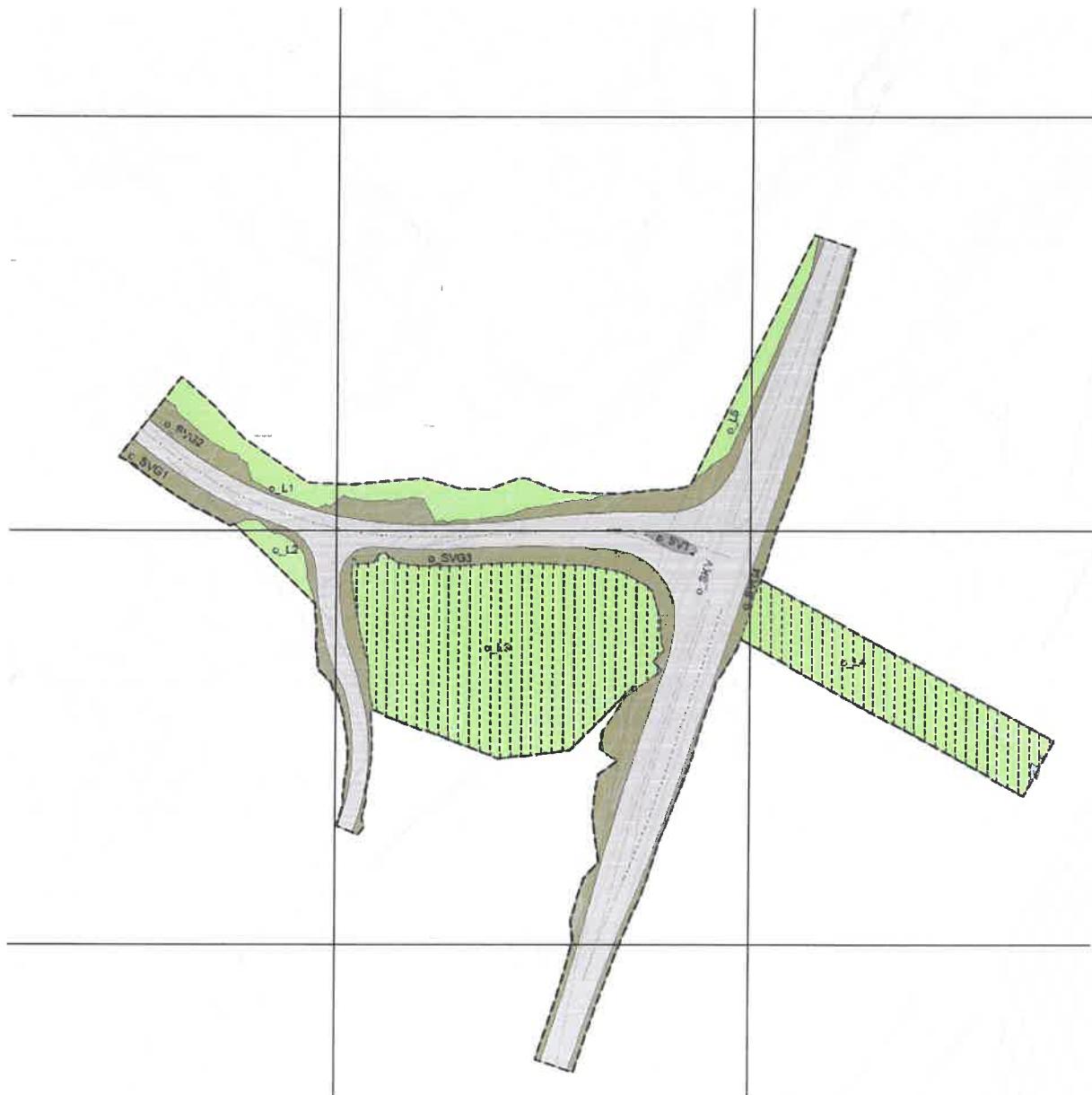
### **2.3.4 Reguleringsplan for E39 Rogfast – Tverrlag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen.**

Reguleringsplanen ble vedtatt 18.05.2017. I arbeidet med bygging av tunnel mellom Harestad og Laupland er det behov for en anleggstunnel. Statens vegvesen planlegger nå å etablere et ca. 2km langt tverrlag (sidetunnel) mellom hovedtunnelen for E39 og frem til Arsvågen.

## 3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

### 3.1 Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.

Planområdet strekker seg fra Arsvegen i vest til E39 og Boknafjorden i øst. Store deler av planområdet er veg i dagen samt LNF-områder. Planområdet er ca. 13 daa.



### 3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet strekker seg primært over områder med kystlynghei, myr, overflatedyrka jord, åpen fastmark og skog. Det finnes ingen bebyggelse innenfor planområdet.



Figur 4 Bildet viser landskapet mellom Arsvegen, som vi skimter øverst i bilde, og E39.

### 3.3 Landskap

Landskapet i planområdet består i hovedsak av et åpent småkupert landskap, variert vegetasjon fra typisk kystlynghei og berg langs strandlinje, til lauvskog, skog og kratt i det kuperte terrenget langs Arsvegen.

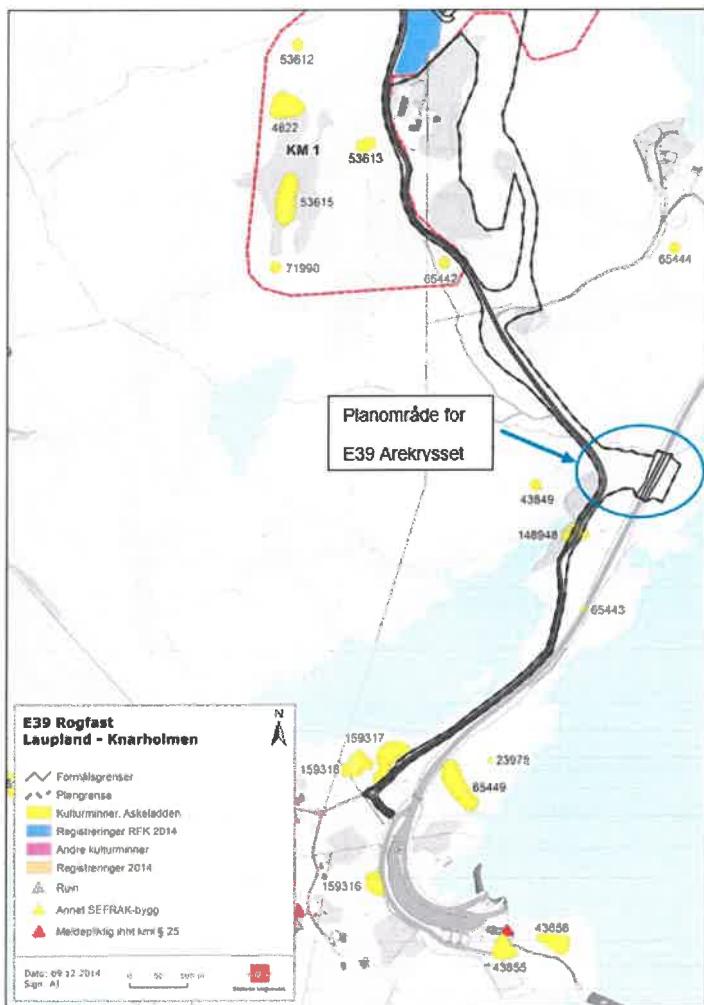
Det ble lagd en rapport for landskapsbilde i forbindelse med gjeldende reguleringsplan E39 ROGFAST Knarholmen – Laupeland. Der beskrives Arsvegen som en smal, sjammerende bygdeveg. Den snor seg langs landskapsrommet Arsvatnet som utgjøres av karrig landskap bestående av fjell i dagen med innslag av lyng og kratt. Området har visuelle kvaliteter som er representative for landskapet i regionen. Videre strekker vegen seg langs et landskapsparti med middels variasjon. Det er et stedvis velskjøttet jordbrukslandskap med til dels gode kvaliteter i terrenghformer og kulturlandskap. Steingjerder beskriver landskapets struktur. Landskapet har visuelle kvaliteter som er typiske for regionen, hvor helhetsinntrykket er noe brutt av dårlig vedlikeholdt jordbruksarealer og bygningsmasse. Selve opplevelsesverdien av å ferdes langs Arsvegen er stor. Vegen gir et inntrykk av å forsterke landskapets former ved at den følger terrengets naturlige formasjoner.



Figur 5 Utsnitt av Arsvegen innenfor planområdet, sett fra vest mot øst og E39/Boknafjorden.

### 3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Rogaland fylkeskommune har i forbindelse med reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupeland - Knarholmen gjennomført arkeologiske undersøkelser i planområdet høsten 2014. Det ble ikke funnet noen kulturminner innenfor planområdet til E39 Arekrysset, og det var heller ingen eksisterende registrerte kulturminner innenfor planområdet. Da plangrensen for nytt T-kryss ikke strekker seg veldig ut over eksisterende plangrense så fylkesrådmannen behov for nye arkeologiske registreringer innenfor planområdet. Stavanger Maritime museum skal i gang med marinarkeologiske registreringer i mars 2018 for å kartlegge kulturminner i sjø.

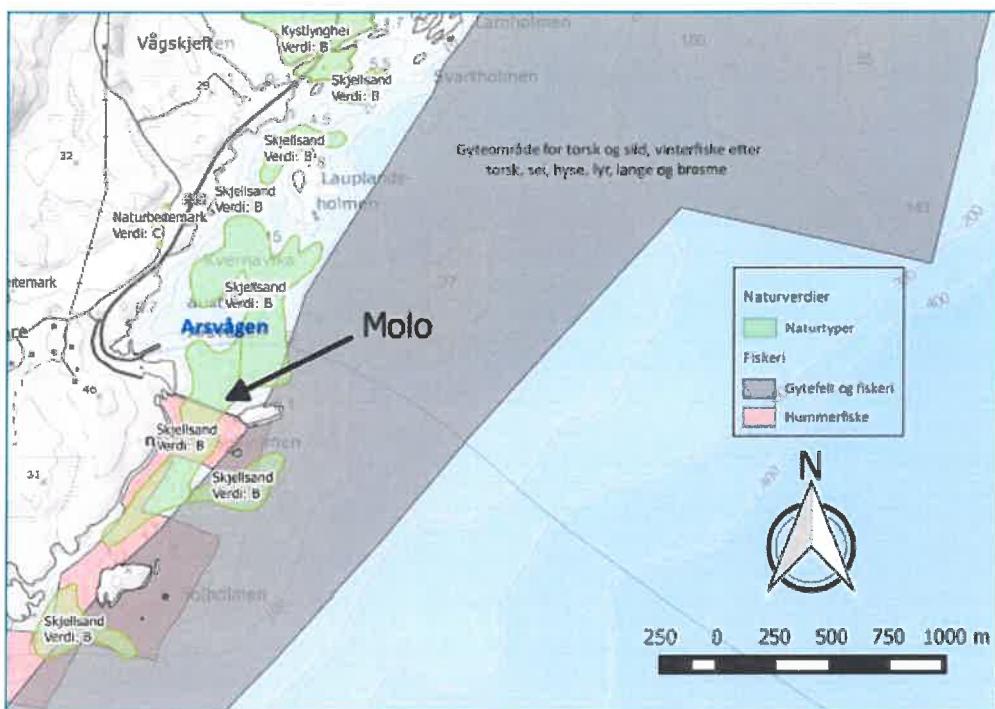


Figur 6 Registrerte kulturminner langs planlagt anleggsvei til reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupeland - Knarholmen

### 3.5 Naturmiljø

Det er ikke gjort noen registreringer av naturmiljø innenfor plangrensen på land. Planforslagets vurderinger vedrørende naturmiljø og vannmiljø stopper ved eiendomsgrense i sjø. Forhold knyttet til overvannsledningen ut over plangrense følges opp i egen sak etter forurensingsloven ved søknad om midlertidig utslip til sjø av anleggsvann fra tunnel og riggområde for Rogfast Entreprise E13 Sidedunnel/tverrslag ved Arsvågen. Utslip fra E04 vil bli omsøkt i egen søknad på et senere tidspunkt, men selve utslipspunktet for dette vannet etableres i E13. Søknaden ble sendt inn til Fylkesmannen 20/9-17 og ligger som vedlegg 2.

I forbindelse med søknaden har Norconsult gjennomført undersøkelser av forurensningstilstand i sedimentene i tiltaksområdet ved Arsvågen i 2015. Massene bestod i stor grad av sand og skjellsand. Norconsult har også gjennomført feltundersøkelser av marint naturmiljø i områder som vil bli berørt av planlagte tiltak. Feltundersøkelsene hadde som overordnet mål å skaffe til veie en generell oversikt over marint naturmiljø. Boknafjorden er registrert som gytefelt for blant annet torsk. Naturområdet rundt Arsvågen utgjøres av artsrike biotoper som tareskog og skjellsandområder, og er vurdert å være av middels verdi for biologisk mangfold.



Figur 7 Oversikt over marint naturmiljø registrert i Naturbase og Fiskeridirektoratets kartjeneste (Norconsult)

### 3.6 Nærmiljø og friluftsliv

Det ble laget egen rapport for deltema nærmiljø og friluftsliv i forbindelse med gjeldende reguleringsplan E39 ROGFAST Knarholmen – Laupeland. Rapporten tar blant annet for seg Arsvatnet og Arsvegen. Arsvatnet er et populært fiskevann, hvor det fiskes ørret og enkelte ganger sjørøret. Ved vannet drives det jakt på rådyr og hjort, og terrenget brukes også til tura. Arsvegen som bygdeveg med liten trafikk anses som en attraktiv gang- og sykkelveg i trenings- og friluftssammenheng. Observasjoner på stedet tyder på at bruksfrekvensen er lav.

### 3.7 Landbruk

Det finnes et område med overflatedyrka jord innenfor planområde. Området er ca. 3,3 daa stort, og brukes av beitedyr.



Figur 10 Overflatedyrka jord innenfor planområdet



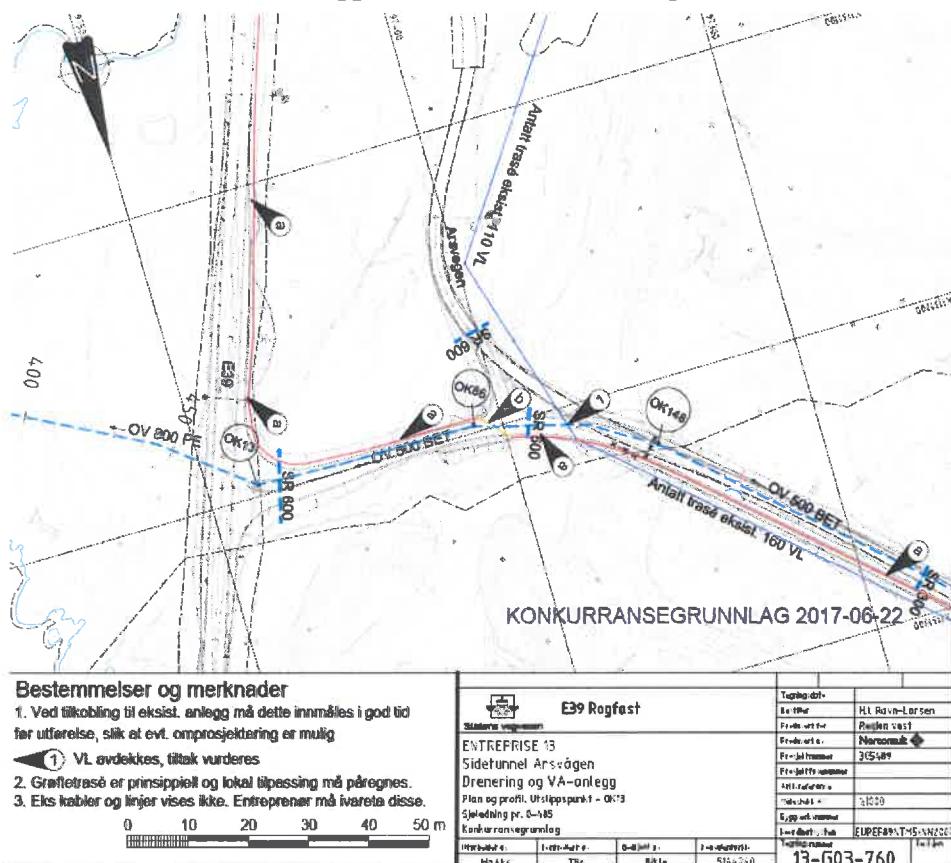
Figur 9 Beiteområde sett fra Arsvegen



Figur 8 Beiteområde sett fra E39

### 3.8 Teknisk infrastruktur

Det ligger en kommunal vannledning langs Arsvegen som kommer fra Alvestad og som går videre til Arsvågen. Det er en 160/110 mm vannledning. Den ligger i stor grad utenfor eksisterende veg som skal utvides i forbindelse med anlegget. Den berøres i krysningspunkter med vegen, og skal ikke legges om på noen steder. Vannledning må avdekkes før evt. tiltak skal gjøres. Det prosjekterte anlegget skal tilpasses eksisterende vannledning. Det er eneste vannledning mot syd, og det må utøves varsomhet ved anlegg i nærhet av denne ledningen.



Figur 11 Blå heltrukken linje er eksisterende vannledning.

### 3.9 Trafikkforhold

Bekn har bruforbindelse mot resten av Hordalandet i nord, og fergeforbindelse over Boknafjorden til Randaberg og Stavanger i sør.

Det ligger to kjøreveier innenfor planområdet; Arsvegen og E39. Arsvegen har i dag et kjørefelt og er ca. 3 meter bred med en fartsgrense på 80 km/t. Langs vegen er det enkelte avkjørsler hovedsakelig til bolig og gårdsbruk. Dagens E39 er ca. 7,5 meter bred og har en fartsgrense på 80 km/t.

Biltrafikken i Bokn består i all hovedsak av gjennomgangstrafikk fra fergeforbindelsen mellom Rennesøy, Mortavika og Arsvågen. Boknafjordsambandet er Norges mest trafikkerte fergestrekning. Gjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) er på ca. 4300 kjøretøy per døgn, men denne varierer med årstid og ukedag. Andel tungtrafikk er høy, med ca. 16%.

Ved Arsvågen ligger dagens ferjeleie. På dager med stor utfart står det køer tilbake på E39, noe som også medfører uønsket trafikk på lokalveger. Sør for Knarholmen kan forbikjøringer for å rekke ferden være et problem.

### 3.10 Barns interesser

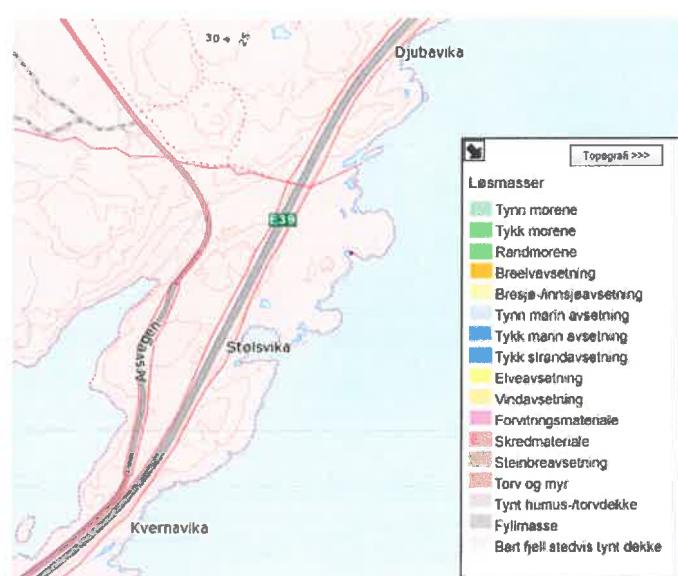
Det ligger ikke idrettsanlegg eller andre anlegg opparbeidet med tanke på barns lek og utfoldelse innenfor planområdet.

### 3.11 Sosial infrastruktur

I Føresvik, ca. 6.5 km nord for planområdet ligger Bokn barnehage og Bokn skole.

### 3.12 Grunnforhold

I henhold til kartdata fra Norges geologiske undersøkelse (NGU) består planområdet av bart fjell, med stedvis tynt dekke.

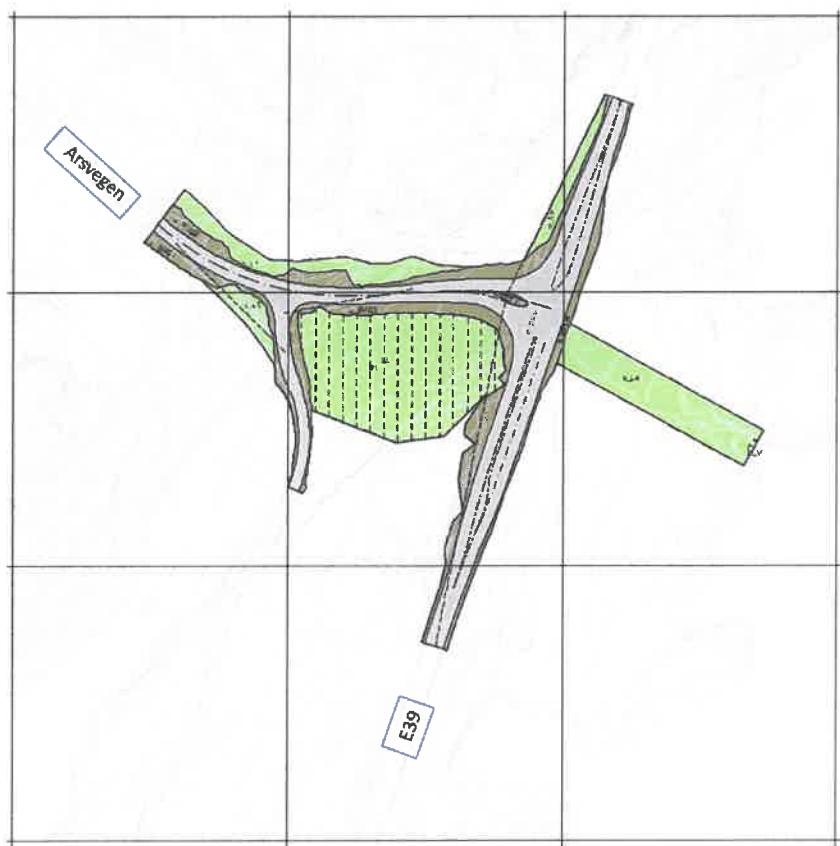


Figur 12 Kart fra NGU.

## 4 Beskrivelse av planforslaget

### 4.1 Generelt

Tiltaket som skal reguleres er et T-kryss mellom Arsvegen og E39. I tillegg omfatter tiltaket et areal som vil benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasse, som skal tilbakeføres til eksisterende landskap så godt som mulig ved endt utbygging av vegtrase. Planforslaget omfatter også et areal som vil benyttes for å legge en overvannsledning fra tunnelåpningen på Bokn til utløp i sjø. Den skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjenvann og renset vaskevann i permanent situasjon.



Figur 13 T-kryss mellom Arsvegen og E39

## 4.2 Arealformål og arealregnskap

Arealtabell	
<b>§ 12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	Areal (m <sup>2</sup> )
Annen vegggrunn – grøntareal	2 120
Annen vegggrunn – tekniske anlegg	31
Kjøreveg	4 080
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>6 231</b>
<b>§ 12-5. Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsformål samt reindrift</b>	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gården ressursgrunnlag	3 909
Landbruksformål	2 928
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>6 838</b>
<b>§ 12-5. Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</b>	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	13
<b>Sum areal denne kategori:</b>	<b>13</b>
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>13 082</b>

## 4.3 Planlagt arealbruk

Arealene innenfor planområdet er regulert for å sikre rettigheter til opparbeidelse av planlagt utvidelse av E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss mellom E39 og Arsvegen i Bokn kommune.

### 4.3.1 Alternativvurderinger

Det er vurdert både T-kryss og rundkjøring mellom E39 og Arsvegen. Ved en eventuell rundkjøring vil sørøgende trafikk til Arsvågen ha vikeplikt for nordgående trafikk fra Arsvågen som skal inn til Arsvegen. Det andre alternativet var å tilrettelegge for et T-kryss med eget venstresvingfelt for tungtransporten mens de venter på fri bane til Arsvegen. E39 vil ved et T-kryss ha forkjørsrett.

Med hensyn til trafikkavvikling, spesielt trafikk fra ferden som kommer i pulser, ble T-kryss valgt som beste alternativ. Med et venstresvingfelt i T-krysset med plass til 2 vogntog i nordgående retning på E39 og god sikt i begge retninger er også trafikksikkerheten ivaretatt.

### 4.3.2 Massetransport og trafikksikkerhet

I følge registreringer gjennomført av Statens vegvesen er det på dagens E39 en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 4300 kjøretøyer. Tungbiltrafikken er ca. 16%. Det betyr at hver dag kjører det ca. 700 tyngre kjøretøy på denne strekningen.

Massetransporten som er knyttet til utbygging av Rogfast prosjektet som skal fraktes til Knarholmen er beregnet til rundt seks kjøretøy i timen. Det utgjør et relativt beskjedent tillegg til den allerede eksisterende tungbiltrafikken. Det påpekes at lastebilene som skal brukes for å frakte masser ikke regnes som spesielt saktegående kjøretøy og vil derfor kunne holde samme trafikkrytmen som annen tungbiltrafikk. Trafikken i tilknytning til massetransporten vil derfor i liten grad påvirke trafikk i forbindelse med ferjeleie i Arsvågen.

Massetransporten fra E 13 skal hovedsakelig gå fra påhugg Arsvågen nordover på eksisterende E39 til Knarholmen. Det vil være lite massetransport fra påhugg Arsvågen til påhugg Laupeland. Dermed blir det lite trafikk som skal fra Arsvågen og eksisterende E39 og inn på Arsvegen via nytt T-kryss. Noe masser fra sidetunnelen på Arsvågen blir kjørt opp til påhugg Laupeland for etablering av riggområdet til E04. Det skal etableres et venstresvingefelt på E39 i forbindelse med det nye T-krysset som vil gjøre at trafikk inn til Arsvegen ikke vil hindre fergetrafikken fra ferjeleie. Resten av massene fra Arsvågen følger E39 nordover til Knarholmen hvor de skal deponeres. Massene fra påhugg Laupeland blir i størst mulig grad benyttet direkte i linjen for ny E39 og vil ikke bli transportert ned på dagens E39 via nytt T-kryss.

I forbindelse med transport av tunnelmasser på E39 til Laupeland og Knarholmen er det utarbeidet en trafikksikkerhetsplan av Statens vegvesen som tar for seg hele den aktuelle strekningen av E39 mellom Arsvågen og avkjøringen til deponiområdet ved Knarholmen. Trafikksikkerhetsplanen ligger i sin helhet som vedlegg 1 og skal belyse de tiltakene som er funnet nødvendige på den aktuelle strekningen for å ivareta nødvendig trafikksikkerhet i forbindelse med massetransporten.

Massetransporten fra påhugg Arsvågen langs E39 til Knarholmen vil følge øvrig trafikk forbi nytt T-kryss. Utfordringen for massetransport ligger ikke hovedsakelig i trafikkavviklingen i T-krysset, men vil være knyttet til påkjøringen fra påhugg Arsvågen øst for billettlukene ved ferjeleiet. Massetransporten kan her få problemer med å komme ut på E39 i den perioden fergene tømmes. Vanlig trafikk til ferden vil på dette stedet ha lav fart og vurderes ikke å ha stor sikkerhetsrisiko. Det vil ikke gis en nærmere beskrivelse av avbøtende tiltak for krysset ved billettluken i denne planen. Se vedlagt trafikksikkerhetsplan for beskrivelse av avbøtende tiltak for dette kryspunktet.

Trafikksikkerhetsplanen viser tiltak på tre steder. Det er i Arsvågen i kryss like nord for betalingsbodene, ved Stølsvika hvor det etableres kanalisert kryss (E39 Arekrysset) og ved Knarholmen. Tiltak ved Knarholmen vil ikke beskrives videre.

En oppsummering av trafikksikkerhetsplanen viser at det ikke er planlagt trafikksikkerhetstiltak på strekningen mellom disse tre kryssene utover redusert fartsgrense på strekningen fra Arsvågen til like nord for nytt kryss T-kryss ved Stølsvika. Bakgrunnen for dette er en vurdering av at dagens vegstandard ikke gjør det nødvendig med ytterligere tiltak.

Tiltak som blir gjennomført i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen og som direkte berører plan E39 Arekrysset er:

- Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika (T-kryss for denne planen, E39 Arekrysset)
- Nedsatt fartsgrense 60km/t
- Arbeidsvarsling og oppmerkingstiltak ved Arsvågen
- Siktforberedende tiltak i Arsvågen

Figur 14 viser hvor de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene vil gjennomføres. Krysset like nord for betalingsbodene ved Arsvågen ferjekai blir tilpasset anleggstrafikken som kommer ut på E39. Det blir utført lettere trafikksikkerhetstiltak som skilting, ny oppmerking og utbedring av siktforhold. Ved Stølsvika litt lenger nord vil det etableres et nytt T-kryss, E39 Arekrysset, med eget felt for trafikken som skal inn til venstre på Arsvegen og videre inn til Laupland.



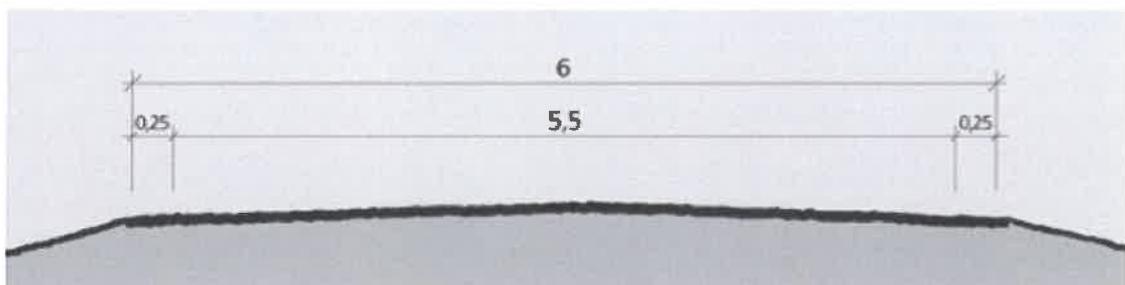
Figur 14 Oversiktskart Arsvågen og nytt T-kryss (Stølsvika)

#### 4.3.3 Veg- og trafikkløsning og utforming av veger

Vegene er dimensjonert ut fra Statens vegvesens håndbøker.

Eksisterende E39 er utvidet hvor det er nødvendig for å kunne utforme T-krysset. T-krysset er dimensjonert med venstresvingefelt med plass til 2 vogntog. Det er ikke anlagt fysisk deleøy i hovedvegen, men i sekundærvegen er det en fysisk deleøy.

Sekundærvegen er utformet med 6 meter tverrprofil, Sa1 standard. Dette for at 2 vogntog skal kunne passere hverandre uhindret.



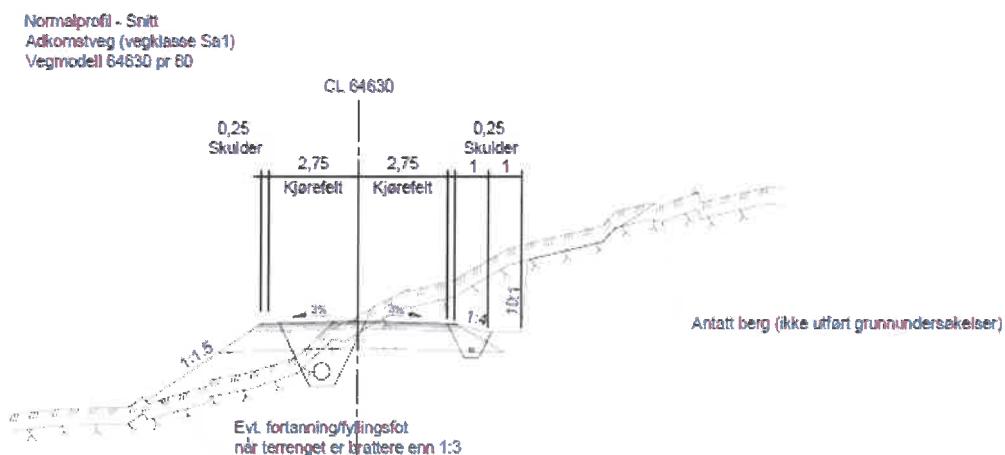
Figur 15 Tverrprofil Sa1 (alternativ 1) 6 m vegbredde

#### 4.3.4 Rigg- og anleggsområder

Det er regulert et bestemmelsesområde for anlegg og riggområde over LL som skal benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasser i forbindelse med etablering av den nye vegtraseen som utgjør krysset mellom E39 og Arsvegen. Etter endt utbygging skal området revegeteres.

### 4.4 Landskapsbilde

T-krysset skal etableres på et område som i dag er urørt dyrka mark mellom Arsvegen og E39, og vil derfor endre landskapsbilde noe. Terrenget er forholdsvis flatt der veien skal legges, og vil derfor ikke gi konsekvenser for det totale landskapsbildet. Etablering av denne veien gir ikke store terrengrinningsgrep. I figur 16 er landskapstilpasningen illustrert ved normalprofil, snitt.



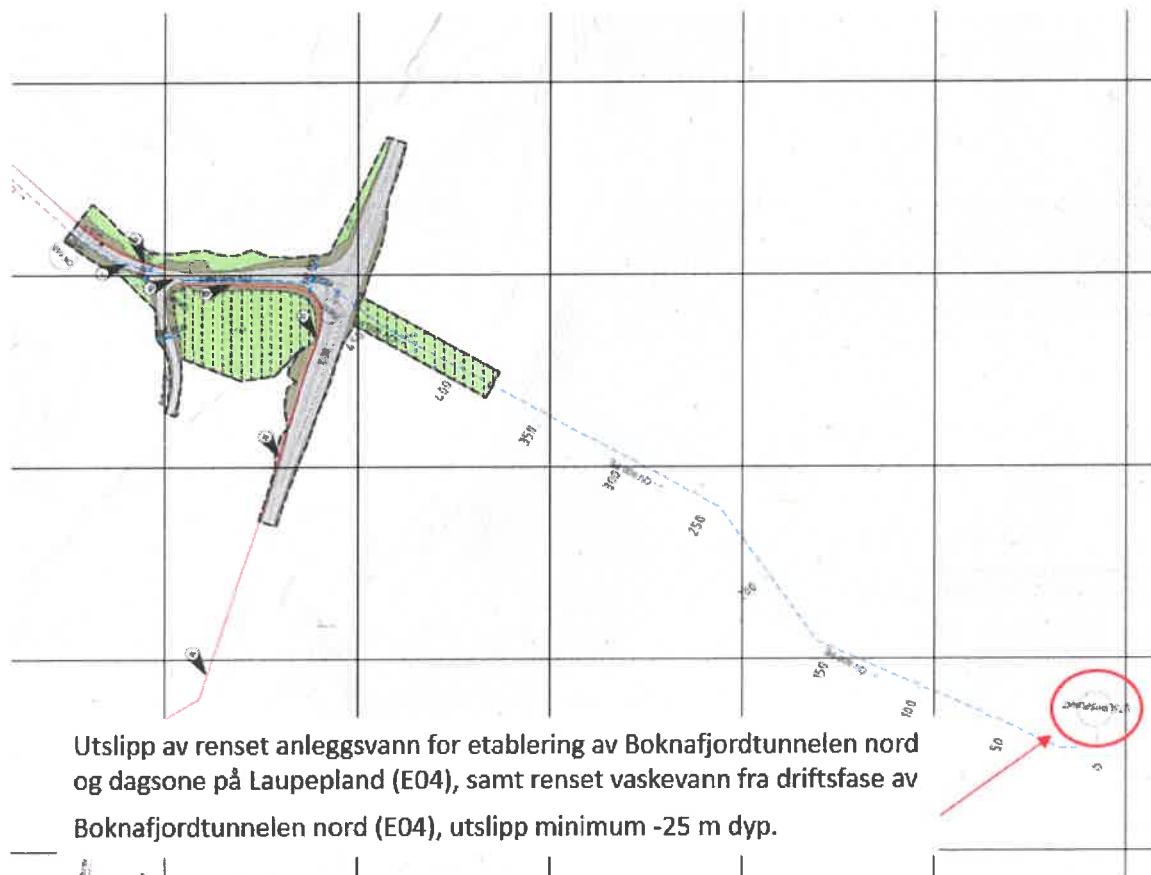
Figur 16 Illustrasjonen viser Normalprofil - snitt av landskapstilpasningen i T-krysset. Snittet er tatt like sør for eksisterende arm til venstre på Arsvegen.

## 4.5 Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Stavanger Maritime museum skal i gang med marinarkeologiske registreringer i mars 2018 for å kartlegge kulturminner i sjø.

## 4.6 Overvann

Det skal legges en overvannsledning fra tunnelåpningen på Boknafjordtunnelen nord (E04) til utløp i sjø. Overvannsledningen skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjenvann og renset vaskevann i permanent tilstand. Avløpsvannet skal føres ut på ca. 30 m dybde under havoverflaten i område med god havstrømning. Overvannsledningen skal legges i vegbanen fra tunnelportalen til E39, og derfra videre i terrenget ned til sjøen. Det skal etableres kummer med ca. 80 m avstand. Rørdimensjon er 500 mm betong i veg, og 800 mm sjøledning. Plasseringen av ledningen er tverrfaglig vurdert av fagkyndige fra ytre miljø og kommunalteknikk. Fagpersoner på ytre miljø har vurdert dybde på ledningen samt avstand fra land med tanke på forurensning. Videre har kommunalteknikk tatt utgangspunkt i plasseringen til ytre miljø og justert seg inn i terrenget.



Figur 17 Plassering av overvannsledning og utslipppunkt.

Planforslagets vurderinger vedrørende naturmangfold og vannmiljø stopper ved eiendomsgrense i sjø. Forhold knyttet til ledningen ut over plangrense følges opp i egen sak etter forurensingsloven ved søknad om midlertidig utslipp til sjø av anleggsvann fra tunnel og riggområde for Rogfast Entreprise E13 Sidetunnel/tverrlag ved Arsvågen. Utslipp fra E04 vil bli omsøkt i egen søknad på et senere tidspunkt, men selve utslipppunktet for dette vannet etableres i E13. Søknaden ble sendt inn til Fylkesmannen 20/9-17 og ligger som vedlegg 2.

## 4.7 Landbruk

Området med overfatedyrka jord som brukes av beitedyr i dag vil reduseres noe når det nye T-krysset er etablert. Etter endt utbygging skal området revegeteres tilbake til slik området fremstår i dag. Det er sikret i bestemmelsene at området skal inngjerdes med port for tilrettelegging av beitebruk, etter endt utbygging og før veianlegget åpnes. Det er også sikret i bestemmelsene at for området LL må byggeplan sikre at det opprettholdes drenering av beiteområde for dyr og at matjord ivaretas og tilbakeføres. Det er tegnet inn en landbruksavkjørsel til beiteområde fra Arsvegen.



Figur 18 Beiteområde illustrert med plangrense og linjer for nytt T-kryss

## 4.8 Barn og unges interesser

Det er ikke registrert viktige målpunkt for barn og unge innenfor planområdet. Formålet med planen er å tilrettelegge for nytt T-kryss mellom Arsvegen og E39.

## 4.9 Forurensing (støy og luft)

### Støy

Forurensningsloven, samt Miljøverndepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442, eller senere vedtatte lover, forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter disse, skal legges til grunn for gjennomføring av planforslaget. Dette gjelder også for anleggsfasen.

Det er ikke utført noen støyberegninger konkret for dette planforslaget, og det er ingen bebyggelse innenfor planområdet. I følge miljøstatus.no er det ikke noe støyproblematikk innenfor planområdet. Det er gjort en støyvurdering av planområdet i forbindelse med detaljregulering av E39 Rogfast, Knarholmen – Laupelandsvågen, Krågå. Heller ikke her ble det registrert støybelastning innenfor planområdet.

### Luftkvalitet

Ifølge miljøstatus.no er det god luftkvalitet innenfor planområdet. Ifølge kartleggingen av luftkvalitet i forbindelse med detaljregulering av E39 Rogfast, vil dårlig luftkvalitet innenfor planområdet begrense seg til vegareal i forbindelse med tunnelmunningen, og dermed ikke berøre denne planen.

#### 4.10 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

NATURRISIKO	Forhold som kartlegges	Vurdering	Utrednings-punktnr/kommentar
Sikkerhets-klasse for tiltak i planområde	Oppgi sikkerhetsklasse etter konsekvens: F1- liten, F2 middels, F3 stor	Ja Nei	F1
Skred/ras/ ustabil grunn (snø, is, stein, leire, jord og fjell)	Er området utsatt for snø- eller steinskred Er området geoteknisk ustabilt? Er det fare for utglidning/setninger på tilgrensende område ved masseutskifting, varig eller midlertidig senking av grunnvann m.v.?	X X	
Flom/stormflo	Er området utsatt for springflo/flom i sjø? Er området utsatt for flom i elv/bekk, (lukket bekk?) Kan drenering føre til oversvømmelser i nedenforliggende områder?	X X	
Radon	Er det radon i grunnen?	X	
Ekstremvær	Kan området være ekstra eksponert for økende vind/ekstremnedbør som følge av endring i klima?	X	
Lyng/ Skogbrann	Vil skogbrann/lyngbrann i området være en fare for bebyggelse?	X	
Regulerte vann	Er det åpent vann i nærheten, med spesiell fare for usikker is eller drukning.	X	
Terreng-formasjoner	Finnes det terrengformasjoner som utgjør en spesiell fare (stup etc.)	X	

VIRKSOMHETS RISIKO	Forhold som kartlegges	Vurdering	Utrednings-punktnr/kommentar
Tidligere bruk	Er området (sjø/land) påvirket/forentset fra tidligere virksomheter? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering?</li> <li>• Militære anlegg, fjellanlegg, pigtrådsperringer?</li> <li>• Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.?</li> <li>• Landbruk, garneri</li> </ul>	Ja Nei	X Området består i dag av dyrka mark.

Virksomheter med fare for brann og eksplosjon	Er nybygging i området uforsvarlig? Vil nybygging utgjøre en økt brannrisiko for omliggende bebyggelse dersom spredning?	X
	Vil nybygging legge begrensninger på eksisterende anleggs mulighet for videreutvikling?	X
Virksomheter med fare for kjemikalie-utslipp eller annen akutt forurensning	Er nybygging i nærheten uforsvarlig?	X
	Vil nybygging legge begrensninger på eksisterende virksomhet?	X
Høyspent	Går det høyspentmaster eller jordkabler gjennom området som påvirker området med magnetiske felt?	X
	Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	X

TRAFIKK	Forhold som kartlegges	Vurdering	Utrednings-pktnr/ kommentar	Ja    Nei	
				Ja	Nei
Ulykkespunkt	Er det kjente ulykkespunkt på transportnettet i området?			X	
Farlig gods	Er det transport av farlig gods gjennom området? Foregår det fylling/tømming av farlig gods i området?			X	
Myke trafikanter	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnettet for gående, syklende og kjørende innenfor området? (Ved kryssing av vei, dårlig sikt, komplisert trafikkbilde, lite lys, høy fart/fartsgrense) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Til barnehage/skole</li> <li>• Til idrettsanlegg, nærmiljøanlegg</li> <li>• Til forretninger</li> <li>• Til busstopp</li> </ul>			X	Det er ikke en veg for gående og syklende.
Støy- og luftforurensning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er området utsatt for støy?</li> <li>• Er området utsatt for luftforurensning for eksempel eksos fra biler, utslipp fra fabrikker?</li> <li>• Er området utsatt for svevestøv fra piggdekk/masseuttag eller lignende?</li> </ul>			X	
Ulykker i nærliggende transportårer	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området i forbindelse med? <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hendelser på veg</li> <li>• Hendelser på jernbane</li> <li>• Hendelser på sjø/vann/elv</li> <li>• Hendelser i luften</li> </ul>			X	

SAMFUNNS-SIKKERHET	Forhold som kartlegges	Vurdering	Utrednings-punktnr/kommentar
		Ja	Nei
Kritisk infrastruktur	<p>Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elektrisitet</li> <li>• Tele, data og TV-anlegg</li> <li>• Vannforsyning</li> <li>• Renovasjon/spillvann</li> <li>• Veier, broer og tunneler (særlig der det ikke er alternativ adkomst)</li> </ul> <p>Finnes det alternativ tilgang/forsyning ved brudd/bortfall?</p>		X
Høyspent/energiforsyning	Vil tiltaket endre (svekke) forsyningssikkerheten i området?		X
Brann og redning	<p>Har området utilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?</p> <p>Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?</p>		X
Terror og sabotasje	<p>Er det spesiell fare for terror eller kriminalitet i området? (ved plassering av utsatt virksomhet)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Er tiltaket i seg selv et sabotasje/terrormål?</li> <li>• Er det et terrormål i nærheten</li> </ul>		X
Skipsfart 1	Er det planlagt en sjønær utbygging? Vil dette få konsekvenser for farleder eller strømforhold?		X
Skipsfart 2	<p>Er det fare for at skipstrafikk fører til:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utslipp av farlig last</li> <li>• Oljesøl</li> <li>• Kollisjon mellom skip</li> <li>• Kollisjon med bygning</li> <li>• Kollisjon med infrastruktur</li> </ul>		X

## 5 Virkninger av planforslaget

### 5.1 Overordnede planer

Det vurderes at planforslaget ikke er i strid med overordnede planer, men følger disse opp ved å tilrettelegge for en fergefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim.

### 5.2 Landskapsbilde

Tiltaket innebærer inngrep i urørt terrenget, og vil således få konsekvenser for landskapet. Anlegget bygges delvis på eksisterende veger og delvis i overflatedyrka jord som i dag brukes av beitedyr. Inngrepet vil redusere området for beitemark noe.

### 5.3 Stedets karakter

Tiltaket medfører minimalt med terrenгинngrep, og endrer dermed ikke stedets karakter vesentlig.

### 5.4 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi

Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminner innenfor området. I mars 2018 skal det gjennomføres en registrering av kulturminner i sjø.

### 5.5 Naturmangfold og vannmiljø

Det er ikke registrert spesielle naturforekomster, herunder truede dyrearter innenfor selve planområdet iht. temakart-rogaland.no. Det er registrert viktige naturtyper – sjø, med verdi B der hvor overvannsledningen skal legges med utløp til sjø i strandsonen. Det er derfor knyttet krav om utredning av naturmiljø i sjø i rekkefølgebestemmelsene, før tiltaket kan iverksettes.

## 5.6 Landbruk

Det nye T-krysset etableres hvor det er beiteområde i dag. Derved vil ca. 1daa av dagens overflatedyrka jord medgå til etablering av ny veg.



Figur 19 Gult område viser overflatedyrka jord. Rød linje illustrerer arealbeslag til etablering av ny veg.

## 5.7 Trafikkforhold

Løsningen med T-kryss vil gi trafikksikker adkomst til Arsvegen. Venstresvingefelt vil minimere fare for ulykker av typen påkjørsler bakfra.

## 5.8 Barns interesser

Tiltaket vurderes ikke å gi spesielle konsekvenser for barn og unge. Planområdet omfatter fra før ikke lekeplasser, skoler, barnehager eller andre funksjoner som er rettet mot barn. Gjeldende reguleringssplaner og pågående planarbeid i området legger ikke spesielt til rette for barn og unges opphold, eller har spesiell tilrettelegging eller intensjoner om økt tilrettelegging for dette. Universell utforming ivaretar alle aldersgrupper, inkludert barn og unge.

## 5.9 Sosial infrastruktur

Tiltaket vurderes ikke å påvirke eller utløse krav om sosial infrastruktur.

## 6 Innkomne innspill

### 6.1 Merknader med forslagstillers kommentar

#### 6.1.1 Kulturavdelingen Fylkesrådmannen, datert 31.05.2017

Fylkesrådmannen påpeker at det i varselet ble opplyst at alle relevante dokumenter er tilgjengelige på Bokn kommunes hjemmeside, og at det ikke er tilfelle per dags dato. Det påpekes videre at det i oppstartsvarselet heter at planområdet i plan 201404 – E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå, er regulert som kjørevei og LNF-område, noe som imidlertid kun er tilfelle for deler av det varslede planområdet.

Fylkesrådmannen informerer om at det innenfor planområdet er kjent en boplass fra yngre steinalder. Boplassen er et automatisk freda kulturminne. I forbindelse med E39 Rogfast har riksantikvaren fattet vedtak om dispensasjon fra den automatiske fredningen av boplassen. Videre informerer han om to automatisk freda kulturminner like utenfor det varslede planområdet.

På bakgrunn av de automatisk fredede kulturminnene både innenfor og like utenfor varset planområde mener fylkesrådmannen at det er stort potensial for at det kan finnes seg uregistrerte automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Fylkesrådmannen i Rogaland stiller i den forbindelse krav om at det må gjennomføres en arkeologisk registrering før det kan avgis endelig uttalelse vedørende planarbeidets innvirkning på automatisk freda kulturminner, jf kulturminnelovens § 9 – undersøkelsesplikten. Videre opplyses det om at kostnadene forbundet med arkeologiske registreringer må dekkes av tiltakshaver, og at kravet om registreringer kun gjelder de deler av planområdet som ikke omfattes av reguleringsplan 201404.

I og med at varselet om oppstart også omfatter areal i sjø er det også forelagt Stavanger maritime museum (SMM), som uttaler at det ikke finnes kjente kulturminner i sjø innenfor det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert.

Det opplyses om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøarealet som ønskes regulert. I den forbindelse bes det om at tiltakshaver forelegger SMM planavgrensningen så fort den foreligger. SMM vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

#### Forslagsstillers kommentar:

*Relevante dokumenter i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen var ved en glipp ikke lagt ut på Bokn kommunes hjemmesider. Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.*

*De områdene innenfor plangrensen til denne planen som ikke omfatter plan 201404, er i Bokn kommuneplan regulert som LNRF område, fiske og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.*

Plangrensen er kraftig redusert i forhold til varslet plangrense, og det finnes ikke lenger noen registrerte kulturminner innenfor området. Det ble lagd et notat som illustrerer sammenhengen mellom varslet plangrense, faktisk plangrense og gammel plangrense (plan 201404). Notatet ble sendt til Fylkesrådmannen, kulturavdelingen. De svarte: «I henhold til det oversendte notatet, datert 6.9.2017, er planområdet innskrenket i en slik grad at det ikke lenger vil være behov for arkeologiske registrering for å kunne avgjøre uttalelse vedrørende planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner».

Stavanger Maritime museum fikk tilsendt det samme notatet angående kulturminner og ny plangrense. Notatet beskrev tiltak i sjø. Stavanger Maritime museums uttale til notatet var som følger: «Vi kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensielle for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Vi kan allerede nå varsle at vi kommer til å kreve å få gjennomført marinarkæologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før vi kan gi vår fulle uttalelse til ev søknader gjennom PBL, havne og farledsloven eller forurensingsloven». På bakgrunn av denne uttalen ble det bestilt marinarkæologiske registreringer. De vil starte opp ca. mars 2018.

### 6.1.2 Fylkesmannen i Rogaland, datert 31.05.2017

Fylkesmannen registrerer at varslet planområdet er svært stort, men forutsetter at arbeidet bare gjelder T-krysset og at det ikke skal gjøres andre inngrep.

Fylkesmannen opplyser om at det i planområdet er et område med dyrka mark. Her sier rådmannen at det må sikres i bestemmelsene at dette området blir tilbakeført til dyrka jord når bruken av anleggsveien opphører. Planarbeidet må ellers legge til rette for god landskapstilpasning.

*Forslagsstillers kommentar:*

*Planområdet er redusert, arbeidet gjelder bare T-krysset. Merknaden vil sikres gjennom bestemmelsene til planen.*

### 6.1.3 Regionalplanavdelingen Fylkesrådmannen, datert 02.06.2017

Fylkesrådmannen registrerer at fristen for svar er satt til under fire uker. Dette oppleves som knapt, spesielt sett på bakgrunn av mai med sine hellig- og fridager.

Fylkesrådmannen har registrert at Bokn kommune har godkjent plan E39 Rogfast, detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen, i kommunestyret 18.mai 2017. Det opplyses at vedtaket er gjort på visse vilkår, blant annet et punkt 2, hvor kommunen er svært skeptisk til et trafikkmønster, slik det beskrives i oppstartsvarselet for nytt veikryss mellom Arsvegen og E39 Arekrysset.. Det kommer videre frem i merknaden at Fylkesrådmannen deler kommunens skepsis, og mener at reguleringsplanvarselet kun i begrenset grad gjør rede for denne løsningen.

Fylkesrådmannen påpeker også at det i varselet sies at det ikke er nødvendig med videre konsekvensutredning for løsningen. Fylkesrådmannen er ikke enige i denne vurderingen, og mener det må gjennomføres grundige analyser for i hvilken grad en blanding av anleggstrafikk og ordinær trafikk på E39 vil kunne innebære uønskede hendelser og trafikkfare.

Fylkesrådmannen skriver at det ut i fra varsel om oppstart er vanskelig å se den samlede betydningen av de foresatte endringene, og at det derfor er vanskelig å ta stilling til eventuelle konflikter knyttet til naturmangfold, trafikksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap. Fylkesrådmannen mener derfor at disse vurderingene må gjøres når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Fylkesrådmannen påpeker at det ikke finnes ytterligere informasjon på kommunens hjemmesider, som antydet i varselet.

Til slutt vil Fylkesrådmannen varsle at blant annet manglende analyser vil kunne medføre et høyt konfliktnivå, og minner om at planer med potensial for høyt konfliktnivå kan meldes opp til diskusjon i regionalt planforum.

**Forslagsstillers kommentar:**

*Fristen for svar er satt til under fire uker når man regner inn mai sine helligdager. I plan og bygningsloven, § 12-8 står det «Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles». Videre står det i reguleringssplanveileder 2017 at «det bør settes en rimelig høringsfrist, for eksempel minimum 3 uker». Vi ser at 4 uker i mai måned, med så mange helligdager, kan være knapt. Det vil settes en lengre frist for svar ved høring av planforslag etter førstegangsbehandling.*

*Detaljreguleringen det henvises til gjelder et nytt tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen. Som en del av tidligere vedtatt Rogfast plan var det regulert ventilasjonstårn på Krågå. Fra sakspapiret 18.05.2017 står det «Av tekniske og sikkerhetsmessige årsaker har SVV konkludert med at ventilasjonstårnet heller skal plasseres på Are sørvest for moloen til Solholmen. Transporten dit skal foregå via E39 til et nytt kryss med egen avkjøringsfil ca. 0,8km nord for billettluken. I tillegg er det planlagt hastighetsreduksjon på E39 forbi krysset». I pkt 2 som det henvises til i merknaden står det «Bokn kommunestyre er kjent med at det i forbindelse med planene om å benytte E39 mellom Arsvågen og Knarholmen til massetransport, skal settes i gang et arbeid med utarbeidelse av reguleringssplan for ny kryssløsning mellom Arsvegen og E39. Bokn kommune vil allerede nå signalisere at vi er svært skeptiske til dette prosjektet og stiller oss undrende til at SVV evt. Vil godkjenne et slikt kryss på E39 for av/påkjøring av større anleggsbiler – midt i et fra før kaotisk trafikkområde med stor trafikk til og fra ferjene». Reguleringsplanen gir tilknytning for Arsvegen til E39. Arsvegen skal gi adkomst til forskjæringer og rigg for forskjæringer og ikke til utkjøring av masse for tunnelen. Trafikksikkerhetstiltak bør vurderes i forbindelse med entreprenørens trafikkavviklingsplan. Redusert hastighet kan være aktuell løsning.*

*Reguleringsplanvarselet viser angitt område for detaljreguleringen, og gjør som Fylkesrådmannen påpeker, kun i begrenset grad rede for løsningen i planen. Løsningen vil bli nærmere beskrevet ved førstegangsbehandling av planforslaget.*

*Det er i samråd med Bokn kommune, enighet om at planforslaget ikke skal konsekvensutredes. Trafikkutredningen skal utføres som en del planen, det samme gjelder temaene naturmangfold, trafikksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap.*

*Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.*

#### **6.1.4 Statens vegvesen region vest, datert 07.06.2017**

Statens vegvesen har ingen merknader til planarbeidet.

**Forslagsstillers kommentar:**

Ok.